***Libretto uso e manutenzione***
***Owner's manual***
***Manuel d'utilisation et entretien***
***Anleitungs- und Instandhaltungsheft***

# DUCATI SUPERSPORT

## SUPERSPORT800
## SUPERSPORT1000

# **DUCATI** *SUPERSPORT*

## *SUPERSPORT800*

## *SUPERSPORT1000*

*Siamo lieti di darti il benvenuto tra i Ducatisti e ci complimentiamo con Te per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che oltre ad usufruire della tua nuova Ducati come mezzo di normale spostamento, la utilizzerai per effettuare viaggi anche lunghi, che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sempre piacevoli e divertenti.*
*Nel continuo sforzo di fornire un'assistenza sempre migliore, la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare per quanto concerne il rodaggio. Avrai così la certezza che la tua Ducati sia sempre in grado di regalarti grandi emozioni.*
*Per riparazioni o semplici consigli, rivolgiti ai nostri centri di assistenza autorizzata.*
*Inoltre abbiamo predisposto un servizio informazioni per i ducatisti e gli appassionati, a tua disposizione per suggerimenti e consigli utili.*

***DUCATI LINEA DIRETTA***

Numero Verde
**800-553066**

*Buon divertimento!*

***Note***
*La Ducati Motor Holding S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente libretto. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor Holding S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.*

*Per la sicurezza, la garanzia, l'affidabilità ed il valore del motociclo Ducati usa solo ricambi originali Ducati.*

***Attenzione***
*Questo libretto è parte integrante del motociclo e, in caso di passaggio di proprietà deve essere consegnato al nuovo acquirente.*

I

## SOMMARIO


**Indicazioni generali 6**
*Garanzia 6*
*Simboli 6*
*Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 7*
*Guida a pieno carico 8*
*Dati per l'identificazione 9*

**Comandi per la guida 10**
*Posizione dei comandi per la guida del motociclo 10*
*Cruscotto 11*
*Funzioni delle unità LCD 12*
*Il sistema immobilizer 14*
*Chiavi 14*
*Code card 15*
*Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore 16*
*Duplicazione delle chiavi 17*
*Interruttore d'accensione e bloccasterzo 18*
*Commutatore sinistro 19*
*Leva comando frizione 20*
*Leva comando starter 21*
*Commutatore destro 22*
*Manopola girevole comando acceleratore 23*
*Leva comando freno anteriore 23*
*Pedale comando freno posteriore 24*
*Pedale comando cambio 25*
*Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore 26*

**Elementi e dispositivi principali 28**
*Posizione sul motociclo 28*
*Tappo serbatoio carburante 29*
*Serratura sella e portacasco 30*
*Cavalletto laterale 31*
*Registri di regolazione forcella anteriore (SS1000) 32*
*Registri di regolazione ammortizzatore posteriore 33*
*Ammortizzatore per modello SS800 34*
*Ammortizzatore per modello SS1000 34*

**Norme d'uso 35**
*Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 35*
*Controlli prima dell'avviamento 36*
*Avviamento motore 37*
*Avviamento e marcia del motociclo 39*
*Frenata 40*
*Arresto del motociclo 40*
*Parcheggio 41*
*Rifornimento carburante 41*
*Accessori in dotazione 42*

***Operazioni d'uso e Manutenzione principali 43***
*Rimozione della vestizione 43*
*Sollevamento serbatoio carburante 46*
*Sostituzione del filtro aria 47*
*Controllo livello fluido frizione e freni 48*
*Verifica usura pastiglie freno 50*
*Lubrificazione delle articolazioni 51*
*Regolazione del cavo comando acceleratore 52*
*Carica della batteria 53*
*Tensionamento della catena trasmissione 54*
*Lubrificazione della catena trasmissione 55*
*Sostituzione lampadine luci 56*
*Indicatori di direzione 58*
*Luce targa 58*
*Luce arresto 59*
*Orientamento del proiettore 60*
*Pneumatici 61*
*Controllo livello olio motore 63*
*Pulizia e sostituzione candele 64*
*Pulizia generale 65*
*Lunga inattività 66*
*Avvertenze importanti 66*

***Caratteristiche tecniche 67***
*Ingombri (mm) 67*
*Pesi 67*
*Motore 69*
*Distribuzione 69*
*Prestazioni 70*
*Freni 70*
*Trasmissione 71*
*Telaio 72*
*Ruote 72*
*Pneumatici 72*
*Candele d'accensione 72*
*Sospensioni 73*
*Impianto di scarico 73*
*Colori disponibili 73*
*Impianto elettrico 74*

***Promemoria manutenzioni periodiche 78***

I

## INDICAZIONI GENERALI

### Garanzia

*Nel Tuo interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, Ti consigliamo vivamente di rivolgerti ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per qualsiasi operazione che richieda particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone di adeguate attrezzature per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte utilizzando esclusivamente ricambi originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.*

*Tutti i motocicli Ducati sono corredati di Libretto di Garanzia. La garanzia non verrà riconosciuta ai motocicli impiegati in gare sportive. Durante il periodo di garanzia nessun componente può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale, pena l'immediata decadenza del diritto di garanzia.*

### Simboli

*La Ducati Motor Holding S.p.A. Ti invita a leggere attentamente il seguente libretto al fine di imparare a conoscere il Tuo motociclo. In caso di dubbi rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata. Le nozioni che apprenderai si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor Holding S.p.A. Ti augura siano sereni e divertenti e Ti permetteranno di mantenere inalterate per lungo tempo le prestazioni del motociclo.*

**Attenzione**
*La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.*

**Importante**
*Esiste la possibilità di arrecare danno al motociclo e/o ai suoi componenti.*

**Note**
*Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.*

*Tutte le indicazioni relative a **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo.*

## *Informazioni utili per viaggiare in sicurezza*

**⚠ *Attenzione***
*Leggere prima di usare la moto.*

*Molti incidenti sono spesso dovuti all'inesperienza nella guida del motociclo. Non guidare mai senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.*
*Non prestare il motociclo a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.*
*Il pilota e il passeggero devono indossare **sempre** un abbigliamento adeguato e casco protettivo.*
*Non portare abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.*
*Non avviare mai il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di conoscenza o addirittura la morte in tempi brevi.*
*Il pilota e il passeggero devono appoggiare i piedi sulle pedane ogni volta che il motociclo è in movimento.*
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale, il pilota deve tenere **sempre** le mani sui semimanubri, mentre il passeggero deve tenersi **sempre** con entrambe le mani nell'apposito maniglione dietro al sellino posteriore.*
*Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.*
*Rispettare sempre i limiti di velocità dove indicati e comunque non superare **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo stradale e di traffico consentono.*
*Segnalare **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
*Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che precedono.*
*Fare molta attenzione negli incroci, in corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie d'ingresso in autostrada.*
*Spegnere **sempre** il motore quando si fa rifornimento e fare attenzione a non far cadere del carburante sul motore o sul tubo di scarico.*
*Non fumare mai durante il rifornimento.*
*Durante il rifornimento si possono inalare vapori del carburante nocivi alla salute. Se qualche goccia di carburante dovesse cadere sulla pelle o sugli abiti, lavarsi immediatamente con acqua e sapone e cambiare gli abiti.*
*Togliere **sempre** la chiave quando si lascia il motociclo incustodito.*
*Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.*

**⚠ *Attenzione***
*L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).*

*Parcheggiare il motociclo in modo che non possa essere urtato e utilizzando il cavalletto laterale.*
*Non parcheggiare mai su un terreno sconnesso o morbido, in quanto il motociclo potrebbe cadere.*

I

### *Guida a pieno carico*

*Questo motociclo è stato progettato per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza.*
*La sistemazione dei pesi sul motociclo è molto importante per mantenere inalterati gli standard di sicurezza ed evitare di trovarsi in difficoltà in caso di manovre repentine o in tratti di strada sconnessa.*

### *Informazioni sul carico trasportabile*

*Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, passeggero, bagaglio e accessori addizionali non deve superare i:*
*385 Kg.*

*Disporre il bagaglio o gli accessori più pesanti in posizione più bassa possibile e possibilmente al centro del motociclo.*
*Fissare saldamente il bagaglio alle strutture del motociclo; un bagaglio non fissato correttamente può renderlo instabile.*
*Non fissare elementi voluminosi e pesanti sulla testa di sterzo o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del motociclo.*
*Non inserire parti da trasportare negli interstizi del telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del motociclo.*
*Verificare che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata a pag. 61 e che risultino in buone condizioni.*

### *Dati per l'identificazione*

*Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1) e per il motore (fig. 2.1 e fig. 2.2).*

*Telaio N.*

*Motore N.*

### *Note*

*Questi numeri identificano il modello del motociclo e sono indispensabili nelle richieste di parti di ricambio.*

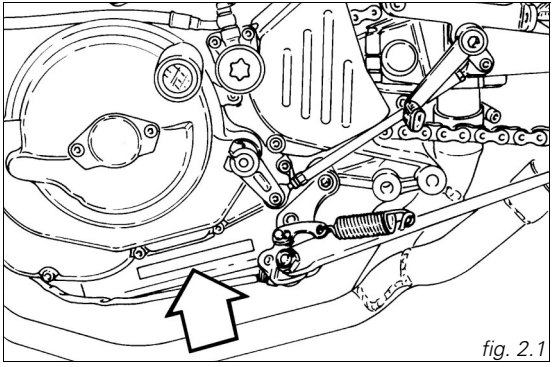


*fig. 2.1*

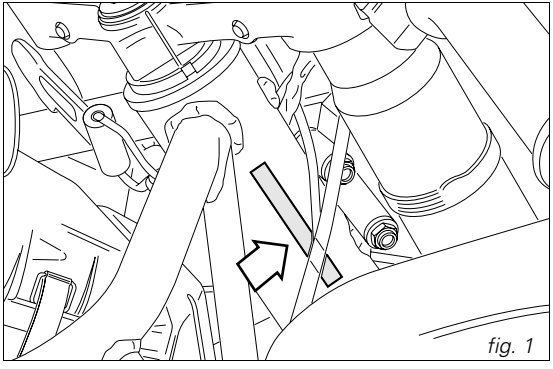


*fig. 1*

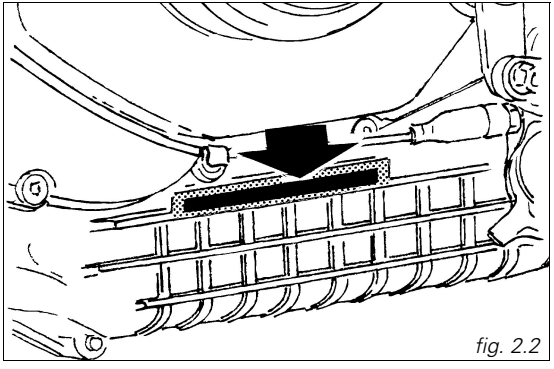


*fig. 2.2*

## COMANDI PER LA GUIDA

**Attenzione**
*Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.*

### Posizione dei comandi per la guida del motociclo
*(fig. 3)*

1) *Cruscotto.*
2) *Interruttore d'accensione e bloccasterzo a chiave.*
3) *Commutatore sinistro.*
4) *Leva comando frizione.*
5) *Leva comando starter.*
6) *Commutatore destro.*
7) *Manopola girevole comando acceleratore.*
8) *Leva comando freno anteriore.*
9) *Pedale comando cambio.*
10) *Pedale comando freno posteriore.*

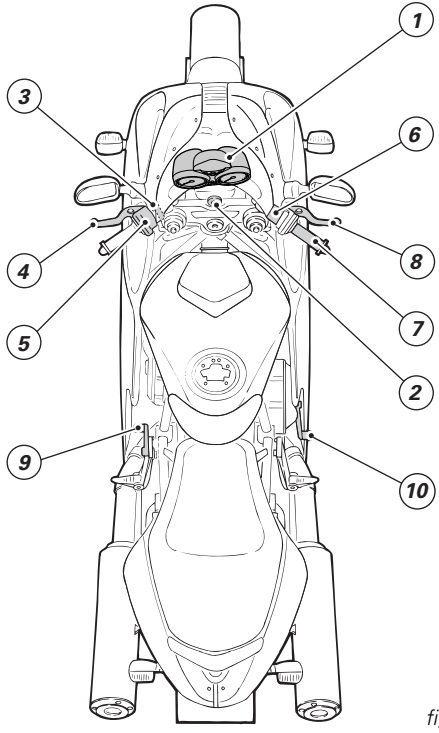



*fig. 3*

***Cruscotto*** *(fig. 4)*

*1)* ***Spia proiettore abbagliante ≡D (blu).***
*Si accende per indicare la luce abbagliante accesa.*

*2)* ***Spia indicatori di direzione ⇦⇨ (verde).***
*Si accende e lampeggia quando un indicatore di direzione è in funzione.*

*3)* ***Spia riserva carburante ⛽ (gialla).***
*Si accende quando il serbatoio é in riserva, sono rimasti circa 4 litri di carburante.*

*4)* ***Spia folle N (verde).***
*Si accende quando il cambio è in posizione di folle.*

*5)* ***Spia pressione olio motore (rossa)****.*
*Si accende per indicare una pressione dell'olio motore insufficiente. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore d'accensione su ON, ma deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*
*Può succedere che si accenda brevemente in caso di motore molto caldo, dovrebbe spegnersi quando i numeri di giri aumentano.*

***Importante***
*Non utilizzare il motociclo quando la spia rimane accesa in quanto si potrebbe danneggiare il motore.*

*6)* ***Spia giallo ambra***
*Si accende e lampeggia quando il motociclo è in sosta (Immobilizer attivo), viene anche utilizzata come diagnostica dell'immobilizer.*

***Note***
*Una volta attivato l'immobilizer, la spia lampeggia per 24 ore dopo di che si spegne, lasciandolo comunque attivo.*

*7)* ***Spia EOBD (giallo ambra)****.*
*Indica il blocco motore accendendosi. Si spegne dopo alcuni secondi (normalmente 1.8 - 2 sec.).*

*8)* ***Tachimetro*** *(km/h).*
*Indica la velocità di marcia.*

*a)* ***LCD (1):***
- ***Contachilometri*** *(km).*
  *Indica la distanza totale percorsa.*
- ***Contachilometri parziale*** *(km).*
  *Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento.*

*9)* ***Contagiri*** *($min^{-1}$).*
*Indica il numero di giri al minuto del motore.*

*b)* ***LCD (2):***
- ***Orologio***
- ***Temperatura olio***

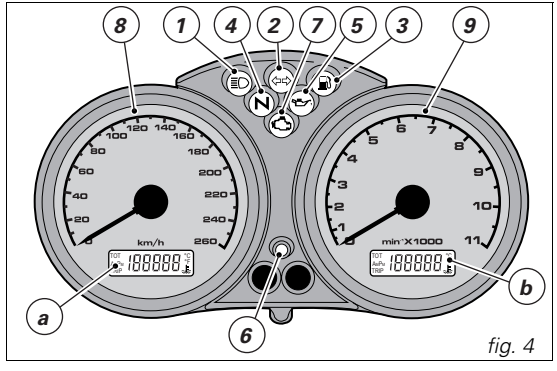


*fig. 4*

I

### *Funzioni delle unità LCD*

*All'accensione (chiave da **OFF** a **ON**) il cruscotto esegue un Check di tutta la strumentazione (lancette, display, spie) (fig. 5 e fig. 6).*

#### *Funzioni dell'unita LCD (1)*

*Premendo il pulsante (B, fig. 6) con chiave ON si alterna la visualizzazione del contachilometri parziale e di quello totale.*

#### *Azzeramento contachilometri parziale*

*Tenendo premuto il pulsante (B, fig. 6) per più di 2 secondi quando è nella funzione **TRIP** (contachilometri parziale), si otterrà l'azzeramento nel display (LCD 1).*

#### *Funzioni dell'unita LCD (2)*

*Premendo il pulsante (A, fig. 6) con chiave ON si visualizza l'orologio e la temperatura dell'olio.*

#### *Regolazione orologio*

*Premere il pulsante (A) per almeno 2 secondi.*
*Regolare AM/PM premendo il pulsante (B). Premere il pulsante (A) per passare alla regolazione dell'ora. Premere (B) ripetutamente per modificare l'indicazione dell'ora. Premere il pulsante (A) per passare alla regolazione dei minuti.*
*Premere il pulsante (B) per avanzare i minuti; tenendo premuto per più di 5 secondi l'indicazione cambia più velocemente. Premere il pulsante (A) per uscire dal modo di regolazione.*

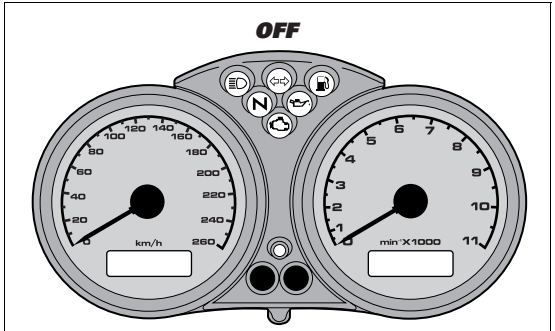


*fig. 5*

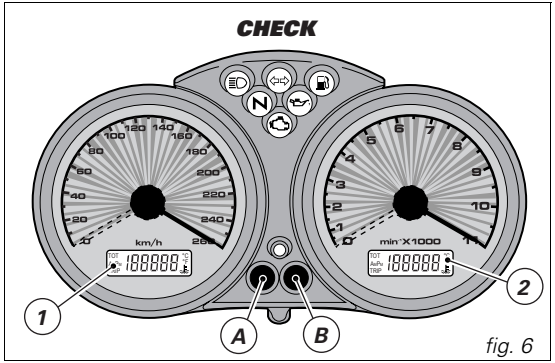
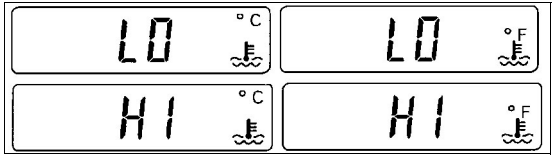


*fig. 6*

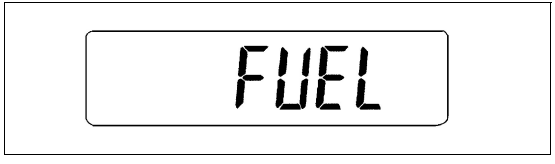
***Funzione temperatura olio***

*Quando la temperatura dell'olio va sotto i 50 °C/122 °F viene indicata sul display la scritta "**LO**" e sopra 170 °C/ 338 °F "**HI**".*



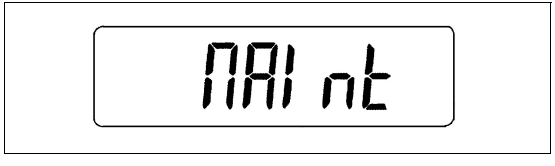

***Funzione spia livello carburante***

*Quando si accende la spia della riserva viene indicato sul Display la scritta "**FUEL**".*




***Funzione indicatore manutenzione***

*Dopo i primi 1000 Km/621 mi e successivamente ogni 10.000 Km/ 6210 mi ad ogni chiave ON per un tempo uguale a 5 secondi viene visualizzata nel display la scritta "**MAInt**" che sta ad indicare la scadenza del tagliando di manutenzione periodica.*




***Funzione retroilluminazione***

*Se si preme il tasto (B, fig. 6) entro 5 secondi con la chiave in posizione ON, ad ogni pressione sul detto pulsante si avrà una variazione dell'intensità luminosa del cruscotto.*

***Attenzione***

*Intervenire sul cruscotto esclusivamente a veicolo fermo. Non intervenire per nessun motivo sul cruscotto mentre si è alla guida del veicolo.*

I

### *Il sistema immobilizer*

*Per aumentare la protezione contro il furto, il motociclo è dotato di un sistema elettronico di blocco del motore (IMMOBILIZER) che si attiva automaticamente ogni volta che si spegne il quadro.*
*Ogni chiave racchiude infatti nell'impugnatura, un dispositivo elettronico che ha la funzione di modulare il segnale emesso all'atto dell'avviamento da una speciale antenna incorporata nel commutatore. Il segnale modulato costituisce la "parola d'ordine", sempre diversa ad ogni avviamento, con cui la centralina riconosce la chiave e solo a questa condizione, consente l'avviamento del motore.*

***Chiavi*** *(fig. 7)*
*Con il motociclo vengono consegnate:*
- *n°1 chiave A (ROSSA)*
- *n°2 chiavi B (NERE)*

### *Attenzione*

*La chiave rossa A é ricoperta da un cappuccio di gomma per essere conservata in perfette condizioni, evitando il contatto con altre chiavi. Non rimuovere questa protezione se non in caso di necessità.*

*Le chiavi B, sono quelle di normale uso e servono per:*
- *l'avviamento.*
- *il tappo del serbatoio carburante.*
- *la serratura della sella.*

*La chiave A svolge le stesse funzioni delle chiavi B, in più permette di cancellare e riprogrammare, in caso di necessità, altre chiavi nere.*

### *Note*

*Con le tre chiavi viene consegnata anche una piastrina (1) con il numero di identificazione delle chiavi.*

### *Attenzione*

*Separare le chiavi e conservare la piastrina (1), e la chiave A, in un luogo sicuro.*
*Inoltre è consigliabile utilizzare una sola delle due chiavi nere per l'avviamento del motociclo.*

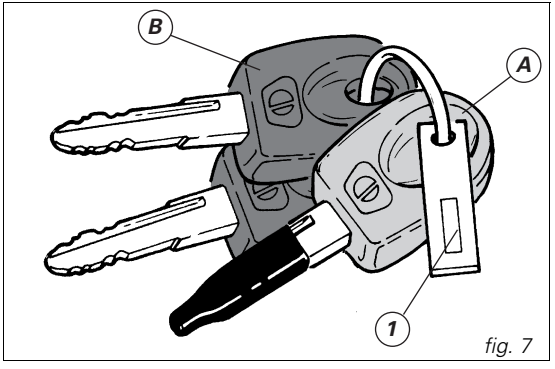


*fig. 7*

### *Code card*

*Insieme alle chiavi viene consegnata una CODE CARD (fig. 8) sulla quale è riportato: il codice elettronico (A, fig. 9), da utilizzare in caso di blocco motore e quindi mancata accensione dopo il* ***key-on****.*

### *Attenzione*

*La CODE CARD deve essere conservata in luogo sicuro. È consigliabile che l'utilizzatore abbia sempre con sé il codice elettronico riportato sulla CODE CARD, nell'eventualità di dover effettuare lo sblocco del motore tramite la procedura che utilizza la manopola dell'acceleratore.*
*La seguente procedura offre quindi la possibilità all'utente, in caso di problemi al sistema immobilizer, di disabilitare la funzione "blocco motore" rappresentata dall'accensione simultanea della spia giallo ambra EOBD (7, fig. 4). L'operazione è possibile solo conoscendo il codice elettronico (electronic code) riportato sulla code card.*

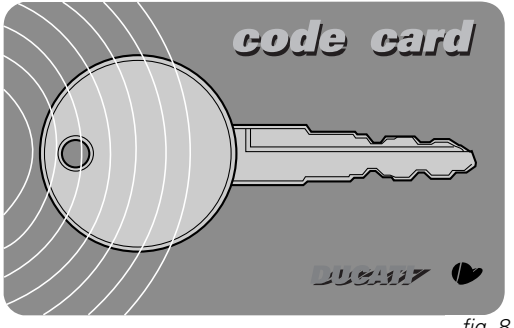



*fig. 8*

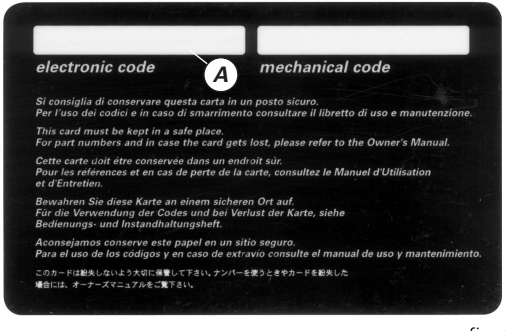



*fig. 9*

I

### *Procedura di sblocco immobilizer tramite manopola acceleratore*

1) *Portare la chiave su ON e ruotare completamente la manopola acceleratore mantenendola ruotata. La spia EOBD (7, fig. 4) si spegne dopo un tempo prestabilito di 8 secondi.*
2) *Allo spegnimento della spia EOBD rilasciare la manopola.*
3) *La spia EOBD si riaccenderà lampeggiando. Occorre ora inserire il codice elettronico di sblocco riportato sulla CODE CARD consegnata al cliente all'atto della consegna della moto da parte del concessionario.*
4) *Contare un numero di lampeggi della spia EOBD (7, fig. 4) pari alla prima cifra del codice segreto. Portare la manopola acceleratore in posizione tutta aperta per 2 secondi, quindi rilasciare. Viene così riconosciuta l'immissione di una cifra e la spia EOBD si accende e rimane in questo stato per un tempo prestabilito di 4 secondi. Ripetere l'operazione fino all'introduzione dell'ultima cifra. Nel caso in cui non si compia nessuna operazione con l'acceleratore, la spia EOBD pulserà per 20 volte, poi si accenderà in modo fisso e la procedura dovrà essere ripetuta dal punto (1).*
5) *Al rilascio della manopola acceleratore, in caso di codice correttamente introdotto, la spia EOBD si accende in modo lampeggiante per indicare l'avvenuto sblocco. La spia ritorna in condizioni normali (spenta) dopo 4 secondi.*
6) *Se il codice NON è stato introdotto correttamente la spia EOBD rimane accesa ed è possibile ripetere le operazioni riportando la chiave su OFF e ripartendo dal punto (1) per un numero illimitato di volte.*

***Note***

*Nel caso la manopola venga rilasciata prima del tempo prestabilito, la spia si riaccende ed è necessario riportare la chiave su OFF e ripetere la sequenza dal punto (1).*

***Funzionamento***

*Ogni volta che si ruota la chiave del commutatore da ON a OFF, il sistema di protezione attiva il blocco motore. All'avviamento del motore, ruotando la chiave da OFF a ON:*

1) *se il codice viene riconosciuto, la spia (6, fig. 4), posta sul quadro strumenti, emette un breve lampeggio; il sistema di protezione ha riconosciuto il codice della chiave e disattiva il blocco motore. Premendo il pulsante START (2, fig. 14.1 - fig. 14.2), il motore si avvia;*
2) *se la spia (6, fig. 4) o la spia EOBD (7, fig. 4) rimangono accese, il codice non è stato riconosciuto. In questo caso si consiglia di riportare la chiave in posizione OFF e poi di nuovo in ON, se il blocco persiste, riprovare con l'altra chiave in dotazione di colore nero. Se ancora non si riesce ad avviare il motore, rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI.*
3) *Se la spia (6, fig. 4) rimane lampeggiante significa che una segnalazione del sistema immobilizer é stata ripristinata (ad esempio con la procedura di sblocco tramite manopola). Ruotando la chiave in posizione OFF e nuovamente su ON la spia immobilizer dovrebbe riprendere il suo normale funzionamento (vedi punto 1).*

***Attenzione***

*Urti violenti potrebbero danneggiare i componenti elettronici contenuti nella chiave.*

*Durante la procedura utilizzare sempre la stessa chiave. L'utilizzo di chiavi diverse potrebbe impedire al sistema di riconoscere il codice della chiave inserita.*

***Duplicazione delle chiavi***

*Quando il cliente necessita di chiavi supplementari, deve rivolgersi alla rete assistenziale DUCATI e portare con sé tutte le chiavi ancora a sua disposizione e la CODE CARD. La rete assistenziale DUCATI, effettuerà la memorizzazione (fino ad un massimo di 8 chiavi) di tutte le chiavi nuove e di quelle già in possesso.*
*La rete assistenziale DUCATI, potrà richiedere al cliente di dimostrare di essere il proprietario del motociclo.*
*I codici delle chiavi non presentate durante la procedura di memorizzazione, vengono cancellati dalla memoria, a garanzia che le chiavi eventualmente smarrite non siano più in grado di avviare il motore.*

***Note***

*In caso di cambio di proprietario del motociclo, è indispensabile che il nuovo proprietario entri in possesso di tutte le chiavi e della CODE CARD.*

I

***Interruttore d'accensione e bloccasterzo*** *(fig. 10.1 e fig. 10.2)*
*È sistemato davanti al serbatoio ed è a quattro posizioni:*

*A)* ***ON****: abilita il funzionamento di luci e motore;*
*B)* ***OFF****: disabilita il funzionamento di luci e motore;*
*C)* ***LOCK****: lo sterzo è bloccato;*
*D)* ***P****: luce di posizione e bloccasterzo.*

***Note***
*Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.*

***Attenzione***
*Questo veicolo è dotato di una centralina a risparmio energetico. Al fine da evitare assorbimenti di corrente in caso di permanenza accidentale in chiave ON, la centralina dopo 15 secondi trascorsi senza azionare il pulsante di avviamento, si disattiva, pertanto, passato tale lasso di tempo, riposizionare la chiave su OFF e nuovamente su ON.*

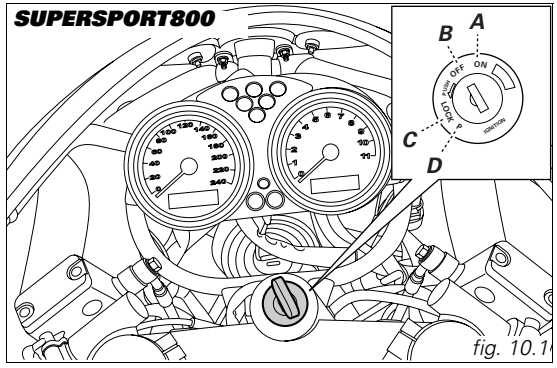


*fig. 10.1*

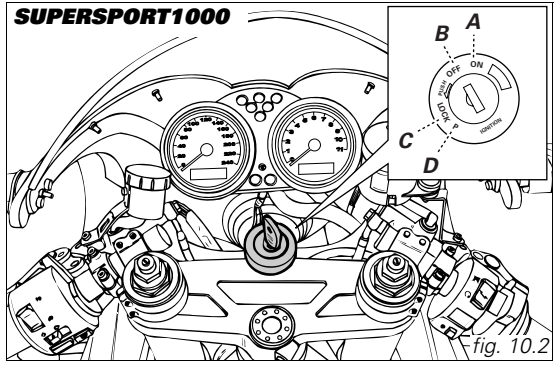


*fig. 10.2*

***Commutatore sinistro*** *(fig. 11.1 e fig. 11.2)*

*1) Deviatore, comando selezione luce, a due posizioni:*
*posizione ≡D = luce anabbagliante accesa;*
*posizione ≡D = luce abbagliante accesa.*

*2) Pulsante ⇦⇨ = indicatore di direzione a tre posizioni:*
*posizione centrale = spento;*
*posizione ⇦ = svolta a sinistra;*
*posizione ⇨ = svolta a destra.*
*Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.*

*3) Pulsante = avvisatore acustico.*

*4) Pulsante ≡D = lampeggio abbagliante.*

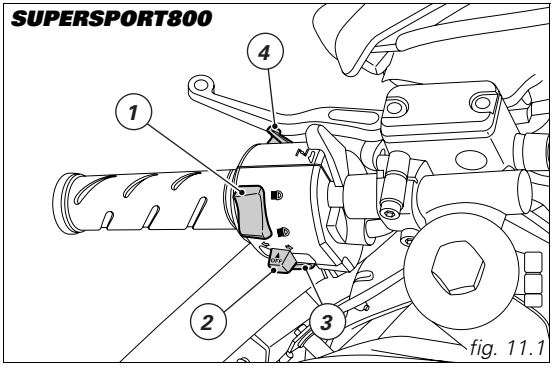


*fig. 11.1*

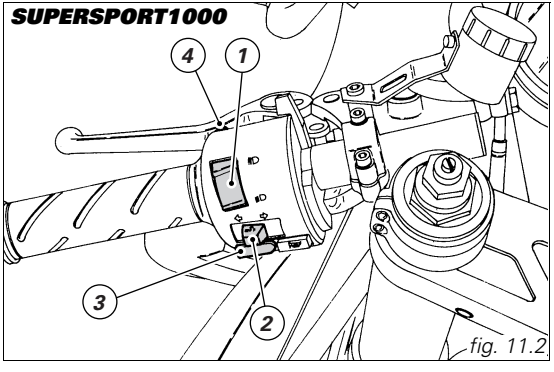


*fig. 11.2*

I

***Leva comando frizione*** *(fig. 12.1 e fig. 12.2)*
*La leva (1) che aziona il disinnesto della frizione, è dotata di pomello (2) per la regolazione della distanza tra la leva stessa e la manopola, sul manubrio (il dispositivo di registro non è presente nella versione Supersport800). Per effettuare la regolazione, mantenere la leva (1) completamente in avanti ed agire sul pomello (2), ruotandolo in corrispondenza di una delle quattro posizioni previste, tenendo conto che:*
*la posizione n° 1, corrisponde alla distanza massima tra la leva e manopola, mentre la posizione n° 4, corrisponde alla distanza minima.*
*Quando la leva (1) viene azionata si interrompe la trasmissione dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze.*

***Attenzione***
*La regolazione della leva frizione, va effettuata a motociclo fermo.*

***Importante***
*Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.*

***Note***
*È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).*

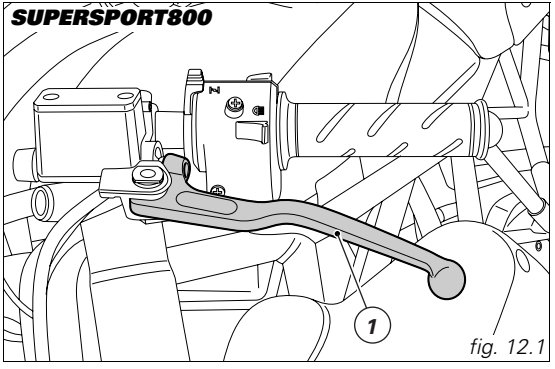


*fig. 12.1*

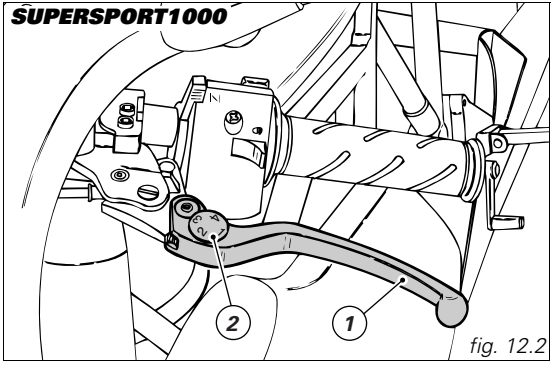


*fig. 12.2*

***Leva comando starter*** *(fig. 13.1 e fig. 13.2)*
*Il comando starter serve per agevolare la partenza a freddo del motore e innalzare il regime di rotazione minimo, dopo l'avviamento.*
*Posizioni d'utilizzo del comando:*
*A) = comando non attivato;*
*B) = comando completamente attivato.*
*La leva può assumere anche posizioni intermedie per assecondare il progressivo riscaldamento del motore (vedi pag. 37).*

***Importante***
*Non usare questo dispositivo se il motore è caldo. Non viaggiare col comando starter attivato.*

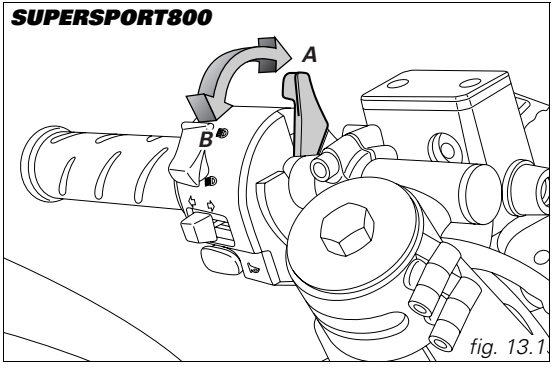


*fig. 13.1*

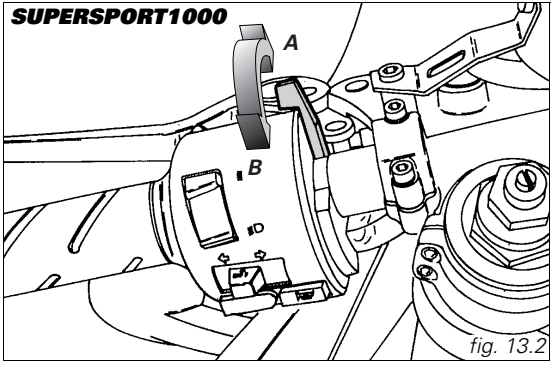


*fig. 13.2*

I

***Commutatore destro*** *(fig. 14.1 e fig. 14.2)*

*1) Interruttore* ***ARRESTO MOTORE****, a due posizioni:*
*posizione* ***RUN*** *= marcia;*
*posizione* ***OFF*** *= arresto del motore.*

***Attenzione***
*Questo interruttore serve soprattutto nei casi di emergenza quando è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportare l'interruttore in posizione per poter procedere all'avviamento del motociclo.*

***Importante***
*Viaggiare con la luce accesa, spegnere il motore con l'interruttore (1) e lasciare la chiave d'accensione su ON può causare l'esaurimento della batteria, in quanto la luce rimane accesa.*

*2) Pulsante = avviamento motore.*

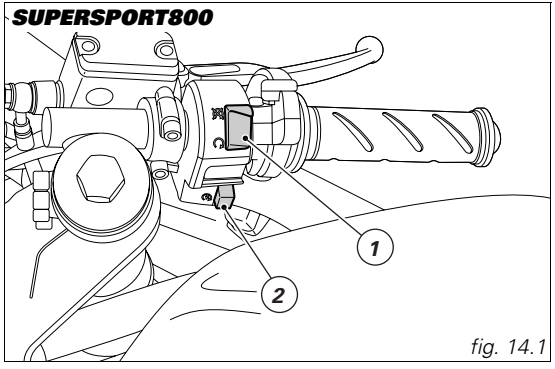


*fig. 14.1*

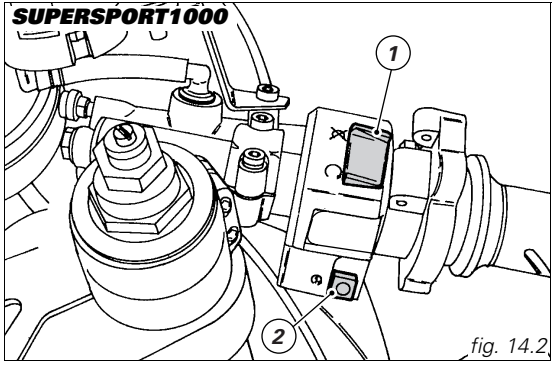


*fig. 14.2*

***Manopola girevole comando acceleratore***
*(fig. 15.1 e fig. 15.2)*
*La manopola girevole (1), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle farfalle del corpo farfallato. Quando viene rilasciata, la manopola torna automaticamente alla posizione iniziale di minimo.*

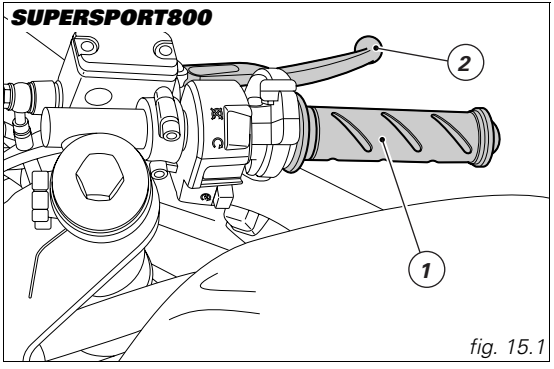


*fig. 15.1*

***Leva comando freno anteriore*** *(fig. 15.1 e fig. 15.2)*
*Tirando la leva (2) verso la manopola girevole si aziona il freno anteriore. È sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico.*
*La leva di comando è dotata di un pomello (3) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul semimanubrio (questo dispositivo non è presente nella versione Supersport800).*

***Attenzione***
*Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 39.*

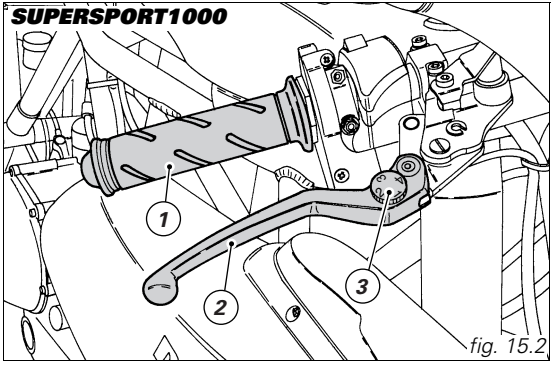


*fig. 15.2*

I

***Pedale comando freno posteriore*** *(fig. 16.1 e fig. 16.2)*
*Per azionare il freno posteriore, premere il pedale (1) verso il basso con il piede.*
*Il sistema di comando è di tipo idraulico.*

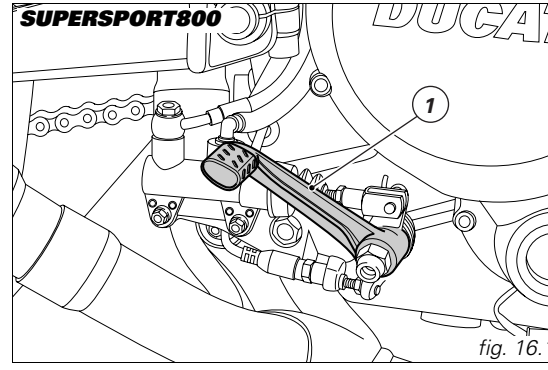


*fig. 16.1*

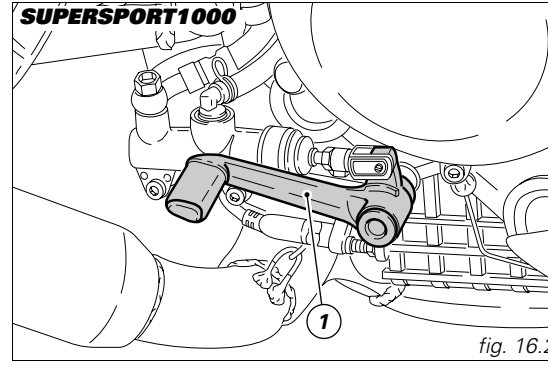


*fig. 16.2*

***Pedale comando cambio*** *(fig. 17)*
*Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale* ***N*** *con ritorno automatico e due movimenti:*
*in basso = spingere il pedale verso il basso per innestare la 1a marcia e per scalare a una marcia inferiore. Con questa manovra la spia* ***N*** *sul cruscotto si spegne;*
*in alto = sollevare il pedale per innestare la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia.*
*Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.*

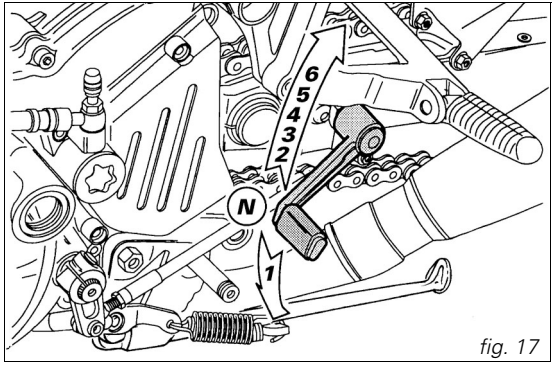


*fig. 17*

I

### *Registrazione posizione pedale comando cambio e freno posteriore*

*Per assecondare le esigenze di guida di ogni pilota è possibile modificare la posizione delle leve comando cambio e freno posteriore rispetto alle relative pedane.*
*Per modificare la posizione della leva comando cambio agire nel modo seguente:*
*bloccare l'asta (1) e allentare i controdadi (2) e (3).*

***Note***
*Il dado (2) ha un filetto sinistrorso.*

*Ruotare l'asta (1), operando con una chiave aperta sulla parte esagonale, facendo assumere al pedale cambio la posizione desiderata.*
*Serrare contro l'asta entrambi i controdadi.*

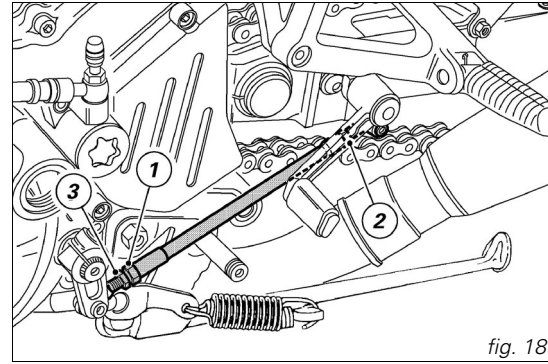


*fig. 18*

*Per modificare la posizione della leva comando freno posteriore agire nel modo seguente:*
*Allentare il controdado (4).*
*Ruotare la vite (5) di registro corsa pedale fino a stabilire la posizione desiderata.*
*Serrare il controdado (4).*
*Verificare, agendo a mano sul pedale, che questo presenti un gioco di circa 1,5÷2 mm prima di iniziare l'azione frenante.*
*Se così non risulta occorre modificare la lunghezza dell'astina di comando della pompa nel modo seguente:*
*Allentare il controdado (6) sull'astina della pompa.*
*Avvitare l'astina sulla forcella (7) per aumentare il gioco o svitarla per diminuirlo.*
*Serrare il controdado (6) e verificare nuovamente il gioco.*

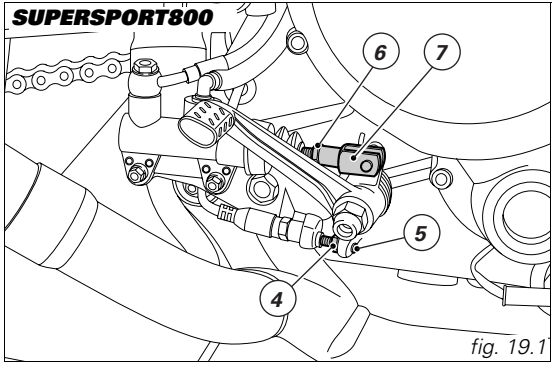


fig. 19.1

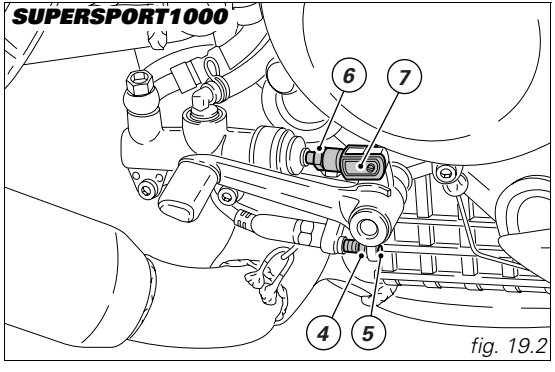


fig. 19.2

***Posizione sul motociclo*** *(fig. 20)*

*1) Tappo serbatoio carburante.*
*2) Serratura sella e portacasco.*
*3) Cavalletto laterale.*
*4) Specchi retrovisori.*
*5) Dispositivi di registro forcella anteriore (SUPERSPORT1000)*
*6) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.*
*7) Catalizzatore (tranne versione USA).*

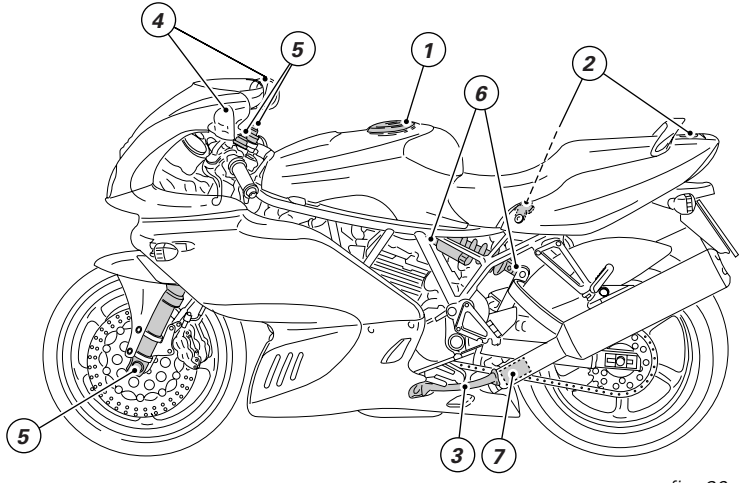



*fig. 20*

***Tappo serbatoio carburante*** *(fig. 21)*

***Apertura***

*Sollevare il coperchietto (1) di protezione ed inserire la chiave nella serratura. Ruotare di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura.*
*Sollevare il tappo.*

***Chiusura***

*Richiudere il tappo con la chiave inserita e premerlo nella sede. Ruotare la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estrarla. Richiudere il coperchietto (1) di protezione serratura.*

***Note***

*È possibile chiudere il tappo solo con la chiave inserita.*

***Attenzione***

*Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 41) accertarsi sempre che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.*

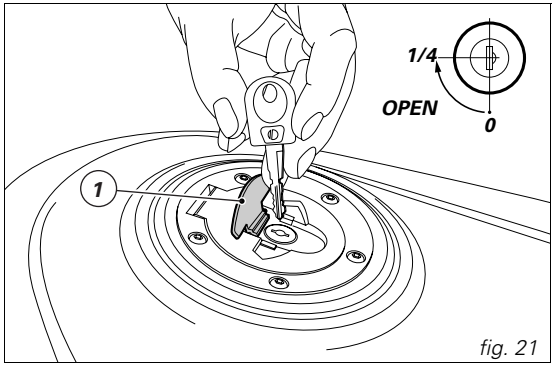


*fig. 21*

I

### *Serratura sella e portacasco*

***Apertura*** *(fig. 22)*
*Introdurre la chiave nella serratura (1), ruotarla in senso orario per ottenere il sollevamento della parte posteriore della sella. Sfilare la sella dai fermi anteriori (3) tirandola all'indietro.*
*Nella parte anteriore del vano sotto alla sella si trovano i ganci (2, fig. 23) d'attacco dei caschi di protezione per il pilota e il passeggero. Inserire l'estremità del laccio del casco nel gancio, lasciare appesi i caschi e rimontare la sella per fissarli.*

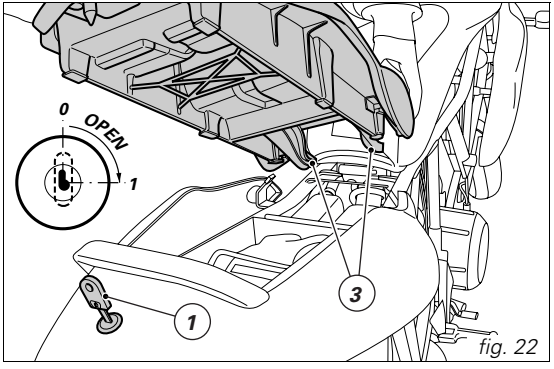


fig. 22

***Attenzione***
*Questo dispositivo serve per la sicurezza del casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciare il casco attaccato quando si viaggia; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del motociclo.*

***Chiusura***
*Assicurarsi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella. Inserire le estremità anteriori (3) del fondo sella sotto al cavallotto del telaio quindi spingere sull'estremità posteriore della sella fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura. Assicurarsi che la sella sia saldamente fissata al telaio e rimuovere la chiave dalla serratura (1).*

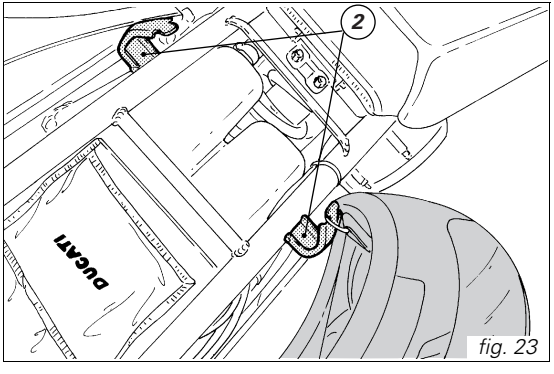


fig. 23

***Cavalletto laterale*** *(fig. 24)*

***Importante***

*Prima d'azionare il cavalletto laterale, accertarsi dell'adeguata consistenza e planarità della superficie d'appoggio.*

*Terreni molli, ghiaia, asfalto ammorbidito dal sole, ecc... possono infatti determinare rovinose cadute del motociclo parcheggiato.*
*In caso di pendenza del suolo, parcheggiare sempre con la ruota posteriore rivolta verso il lato in discesa della pendenza.*
*Per impiegare il cavalletto laterale, premere con il piede (tenendo il motociclo con entrambe le mani sui semimanubri) sulla stampella (1) accompagnandola fino al punto di massima estensione. Inclinare il motociclo fino a portare in appoggio il cavalletto al suolo.*

***Attenzione***

*Non sostare seduti sul motociclo parcheggiato col cavalletto laterale.*

*Per posizionare il cavalletto a "riposo" (posizione orizzontale), inclinare il motociclo verso destra e contemporaneamente sollevare con il piede la stampella (1).*

***Note***

*È consigliabile verificare periodicamente il corretto funzionamento del sistema di trattenuta (costituito da due molle a trazione una all'interno dell'altra) e del sensore di sicurezza (2).*

***Note***

*È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).*

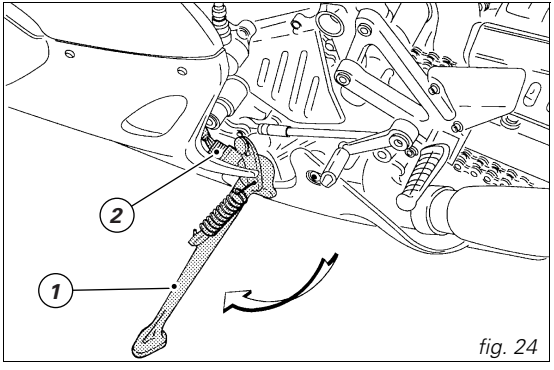


*fig. 24*

I

***Registri di regolazione forcella anteriore (SS1000)*** *(fig. 25)*
*La forcella del modello Supersport1000 è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.*

*La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:*

*1) per modificare il freno idraulico in estensione;*
*2) per modificare il precarico delle molle interne;*
*3) per modificare il freno idraulico in compressione.*

*Ruotare con un cacciavite a taglio il registro (1), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.*
*Per agire sul registro (3) introdurre un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.*
*Ruotando le viti (1 e 3) di regolazione si avvertono degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento. Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura. A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.*
*Le regolazioni STANDARD sono le seguenti:*
*compressione: 12 click;*
*estensione: 11 click.*
*Precarico molla (A): 18 mm*

*Range di regolazione:*
*compressione: 16 click*
*estensione: 14 click*
*Precarico molla (A): 10÷25 mm*
*Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotare il registro ad estremità esagonale (2) con una chiave esagonale di 22 mm.*

***Importante***
*Regolare i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.*

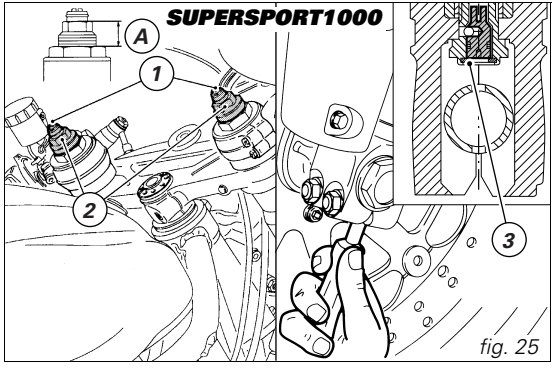


*fig. 25*

### *Registri di regolazione ammortizzatore posteriore*

*Tutti gli ammortizzatori posteriori sono dotati di regolazione del precarico molla e dello smorzamento sia in estensione e compressione.*
*Il registro (1, fig. 27.1 e fig. 26.2) sul serbatoio d'espansione dell'ammortizzatore, sul lato sinistro del telaio, regola il freno idraulico nella fase di compressione.*
*Il registro (2, fig. 26.1 e fig. 26.2) posto sul lato sinistro in corrispondenza del fissaggio dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).*
*Ruotando in senso orario i registri (1 e 2) si aumenta la frenatura.*
*Le due ghiere (3, fig. 27.1 e fig. 27.2) poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.*
*Per modificare il precarico della molla allentare la ghiera superiore. **Avvitando** o **svitando** la ghiera inferiore si **aumenta** o **diminuisce** il precarico. Impostato il precarico desiderato serrare la ghiera superiore di bloccaggio.*

### *Attenzione*

*Per ruotare la ghiera di registro del precarico utilizzare una chiave a settore. Usare particolare cautela per evitare il rischio di ferirsi la mano urtando violentemente altre parti del motociclo in caso il dente della chiave perda improvvisamente la presa sul vano della ghiera durante il movimento.*

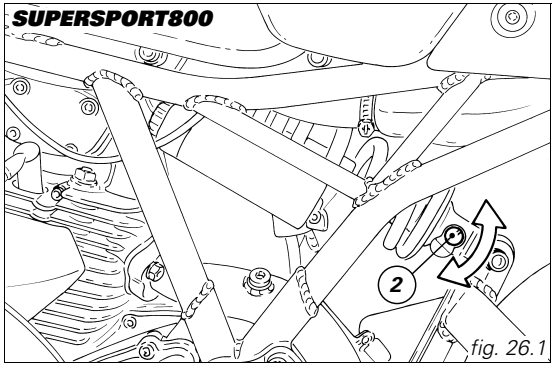


fig. 26.1

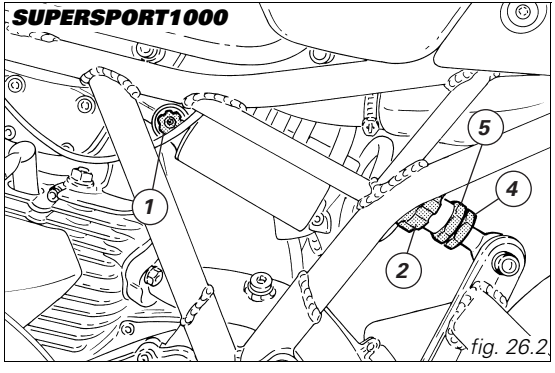


fig. 26.2

I

**Attenzione**
*L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.*

**Ammortizzatore per modello SS800**
*Taratura STANDARD:*
- *Registro (1, fig. 27.1) di compressione 25 click.*
- *Registro (2, fig. 26.1) di estensione 6 click.*

*Lunghezza STANDARD della molla:*
*177 mm.*

**Ammortizzatore per modello SS1000**
*L'ammortizzatore Öhlins è dotato anche della regolazione in lunghezza. Questo accorgimento permette la regolazione dell'altezza del retrotreno indipendentemente dal precarico della molla.*
- *Registro (1, fig. 26.2) di compressione 14 click.*
- *Registro (2, fig. 26.2) di estensione 9 click.*

*Per modificare il retrotreno agire svitando il controdado (4, fig. 26.2) e il dado (5, fig. 26.2).*
*Lunghezza STANDARD della molla:*
*180,5 mm.*

**Attenzione**
*L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da persone inesperte.*

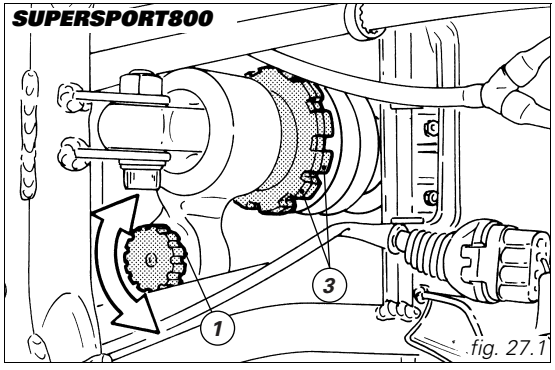


*fig. 27.1*

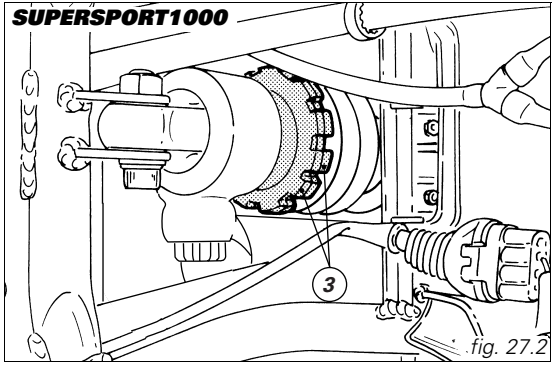


*fig. 27.2*

## NORME D'USO

### Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo

***Velocità di rotazione massima*** *(fig. 28)*
*Velocità di rotazione da rispettare nel periodo di rodaggio e nel normale uso:*

*1) Fino a 1000 km;*
*2) Da 1000 a 2500 km.*

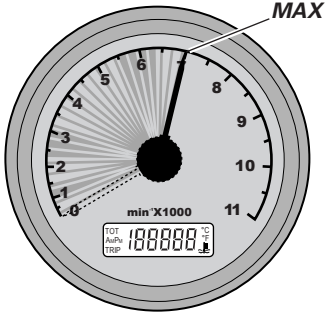



*fig. 28*

***Fino a 1000 Km***
*Durante i primi 1000 km di marcia fare attenzione al contagiri, non si deve assolutamente superare i: 5.500÷6.000 $min^{-1}$.*
*Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore, pur rimanendo sempre entro il limite indicato. A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari i tratti di strada collinari, dove il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio efficace.*
*Per i primi 100 Km agire con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate, questo per consentire un corretto assestamento del materiale d'attrito delle pastiglie sui dischi freno.*
*Per consentire un adattamento reciproco di tutte le parti meccaniche in movimento ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.*
*Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla, se necessario.*

***Da 1000 a 2500 Km***
*Si può pretendere dal motore maggiori prestazioni, ma non si deve mai superare i 7.000 $min^{-1}$.*

***Importante***

*Durante il periodo di rodaggio osservare scrupolosamente il programma di manutenzione ed i tagliandi consigliati nel libretto di garanzia. L'inosservanza di tali norme esime la Ducati Motor Holding S.p.A. da qualsiasi responsabilità per eventuali danni al motore e sulla sua durata.*

*Attenendosi alle raccomandazioni si favorisce una maggiore durata del motore, riducendo la necessità di revisioni o di messe a punto.*

## *Controlli prima dell'avviamento*

***Attenzione***

*La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.*

*Prima di mettersi in viaggio controllare i seguenti punti:*

***Carburante nel serbatoio***

*Controllare il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fare rifornimento (pag. 41).*

***Livello olio nel motore***

*Controllare il livello nella coppa attraverso l'oblò d'ispezione. Eventualmente rabboccare (pag. 63).*

***Liquido freni e frizione***

*Verificare sui rispettivi serbatoi il livello del liquido.*

***Condizione pneumatici***

*Controllare la pressione e lo stato di usura dei pneumatici (pag. 61).*

***Funzionalità dei comandi***

*Azionare le leve e i pedali di comando freni, frizione, acceleratore, cambio e controllare il funzionamento.*

***Luci e segnalazioni***

*Verificare l'integrità delle lampade d'illuminazione, di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedere alla sostituzione (pag. 56).*

***Serraggi a chiave***

*Controllare il bloccaggio del tappo serbatoio e della sella.*

***Cavalletto***

*Verificare la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 31).*

***Attenzione***

*In caso di anomalie rinunciare alla partenza e rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*

### *Avviamento motore*

***Note***
*Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".*

***Attenzione***
*Prima di avviare il motore imparare a conoscere i comandi che si devono utilizzare durante la guida.*

***Temperatura ambiente normale***
*(compresa tra 10 °C/50 °F e 35 °C/95 °F):*

1) *Spostare l'interruttore d'accensione sulla posizione **ON** (fig. 29). Verificare che la spia verde **N** e quella rossa sul cruscotto risultino accese.*

***Importante***
*La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore (pag. 11).*

***Attenzione***
*Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale), altrimenti il sensore di sicurezza inibisce l'avviamento.*

***Note***
*È possibile avviare il motore con il cavalletto aperto ed il cambio in posizione di folle, oppure con la marcia del cambio inserita, tenendo tirata la leva della frizione (in questo caso il cavalletto deve essere chiuso).*

2) *Spostare la leva comando starter in posizione (B) (fig. 30.1 e fig. 30.2).*
3) *Accertarsi che l'interruttore d'arresto (1, fig. 31.1 e fig. 31.2) sia nella posizione (RUN), premere quindi il pulsante avviamento (2, fig. 31.1 e fig. 31.2).*

*Questo modello è provvisto di avviamento servoassistito. Tale funzione permette l'avviamento servoassistito del motore premendo e rilasciando immediatamente il pulsante (2). Alla pressione del pulsante (2) si ha l'avviamente automatico del motore per un tempo max. variabile in funzione della temperatura del motore stesso. A motore avviato il sistema inibisce il trascinamento del motorino d'avviamento. In caso di mancata accensione del motore è necessario aspettare almeno 2 sec. prima di premere nuovamente il pulsante di avviamento (2).*

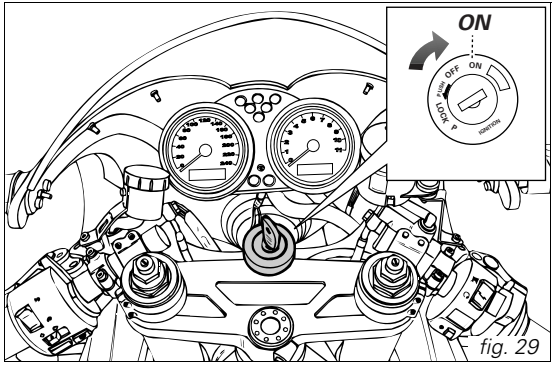


*fig. 29*

*Lasciare che il motociclo si avvii spontaneamente, senza azionare il comando dell'acceleratore.*

***Importante***

*Non usare l'avviamento elettrico per più di 5 secondi consecutivi. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.*

*4) Spostare la leva starter verso la posizione verticale (A) per ottenere il regime di rotazione del motore di circa 1.400÷1.500 $min^{-1}$.*

***Importante***

*Non far funzionare il motore ad un elevato numero di giri quando è freddo. Aspettare il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.*

*5) Successivamente, man mano che il motore si scalda, portare progressivamente la leva dello starter in posizione verticale (A). Il motore regimato termicamente dovrà tenere il minimo con starter completamente escluso.*

***Temperatura ambiente alta (oltre i 35 °C/95 °F):***
*Eseguire la stessa procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" senza utilizzare il comando starter.*
***Temperatura ambiente fredda (inferiore a 10 °C/50 °F):***
*Eseguire la procedura descritta per "Temperatura ambiente normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore (punto 5) fino a 5 minuti.*

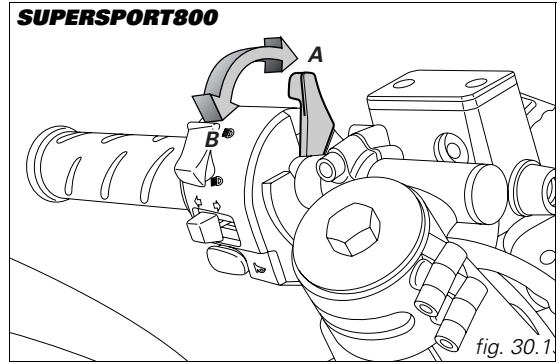


*fig. 30.1*

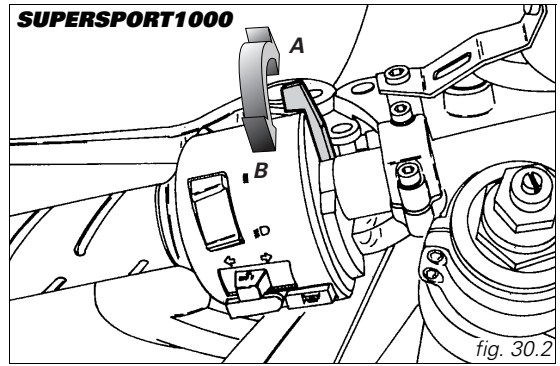


*fig. 30.2*

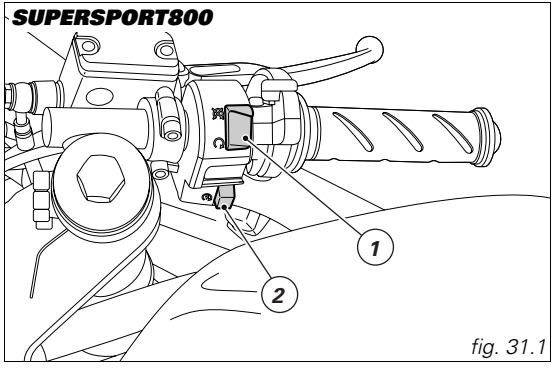


fig. 31.1

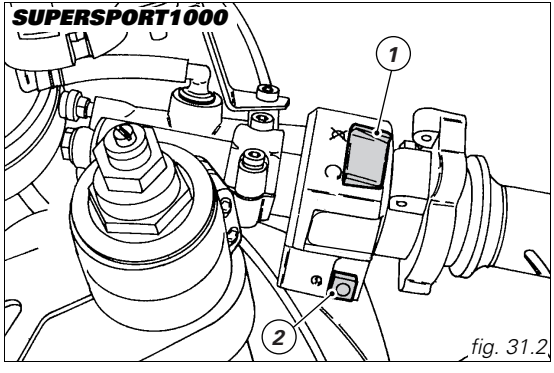


fig. 31.2

### *Avviamento e marcia del motociclo*

*1) Disinserire la frizione agendo sulla leva comando.*
*2) Con la punta del piede abbassare con decisione la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia.*
*3) Accelerare il motore, agire sulla manopola comando acceleratore, rilasciare contemporaneamente e lentamente la leva della frizione; il veicolo inizierà a spostarsi.*
*4) Rilasciare completamente la leva frizione e accelerare.*
*5) Per passare alla marcia superiore chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.*

*Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, disinserire la frizione, accelerare un attimo il motore, per permettere la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare, scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.*
*L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando il motociclo accenna a diminuire la velocità passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura del motociclo e non solo al motore.*

### *Importante*

*Evitare accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi agli organi di trasmissione. Evitare di tenere la frizione disinserita durante la marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.*

### Frenata

*Rallentare per tempo, scalare per utilizzare il freno motore e poi frenare agendo su entrambi i freni. Prima che il motociclo si arresti disinserire la frizione per evitare che il motore si spenga improvvisamente.*

### Attenzione

*L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi freno riduce l'efficacia frenante del motociclo.*
*Non azionare bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; si può causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del motociclo.*
*In caso di pioggia o quando si viaggia su superfici con poco aderenza l'azione frenante del motociclo é notevolmente ridotta. In queste situazioni azionare i comandi freni con molta dolcezza ed attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita del controllo del motociclo.*
*Quando si affrontano lunghe discese con forte pendenza, utilizzare la capacità frenante del motore scalando di marcia, azionare i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causa un riscaldamento eccessivo del materiale d'attrito con una drastica riduzione dell'efficacia frenante.*
*I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e compromettono la precisione di guida e la tenuta in curva.*

### Arresto del motociclo

*Ridurre la velocità, scalare di marcia e rilasciare la manopola dell'acceleratore. Scalare fino ad inserire la prima e successivamente la folle. Frenare ed arrestare il motociclo. Spegnere il motore spostando la chiave nella posizione **OFF** (pag. 18).*

### Importante

*Non lasciare la chiave su **ON** a motore spento onde evitare danni ai componenti elettrici.*

### Parcheggio

*Parcheggiare il motociclo fermo sul cavalletto laterale (vedi pag. 31).*
*Sterzare completamente a sinistra e portare la chiave nella posizione **LOCK** per prevenire i furti.*
*Se si parcheggia in un garage o in altre strutture, fare attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non risulti vicino a fonti di calore.*
*In caso di necessità si può lasciare accesa la luce di posizione, ruotando la chiave nella posizione **P** .*

### Importante

*Non lasciare la chiave su **P** per tempi lunghi, la batteria si potrebbe scaricare. Non lasciare mai la chiave inserita quando il motociclo è incustodito.*

### Attenzione

*L'impianto di scarico può essere caldo, anche dopo lo spegnimento del motore; prestare molta attenzione a non toccare con nessuna parte del corpo l'impianto di scarico e a non parcheggiare il veicolo in prossimità di materiali infiammabili (compreso legno, foglie ecc.).*

### Attenzione

*L'utilizzo di lucchetti o blocchi che impediscono l'avanzamento del motociclo (es. bloccadisco, bloccacorona ecc...) è molto pericoloso e può compromettere il funzionamento del motociclo e la sicurezza di pilota e passeggero.*

### Rifornimento carburante

*Durante il rifornimento non riempire eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro d'immissione nel pozzetto del tappo (fig. 32).*

### Attenzione

*Usare un carburante con bassi contenuti di piombo, con un numero di ottani, all'origine, di almeno 95.*
*Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.*

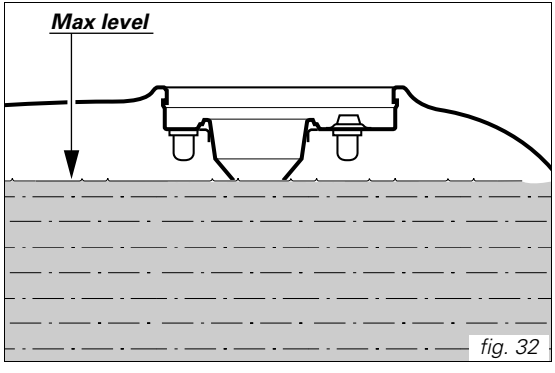


fig. 32

I

***Accessori in dotazione*** *(fig. 33)*
*Nel vano sotto alla sella è alloggiata una busta (1) che contiene:*
*un libretto uso e manutenzione;*
*un cavetto portacasco;*
*una tasca superiore con gli attrezzi per le normali operazioni di manutenzione e verifica.*

*Per accedere al vano è necessario rimuovere la sella agendo sulla serratura (vedi pag. 30).*

***La busta attrezzi*** *(fig. 34)*
*Contiene:*
*chiave a tubo esagonale per candela (2);*
*perno per chiave candela (3);*
*giravite doppio (4);*
*cavetto portacasco (5).*

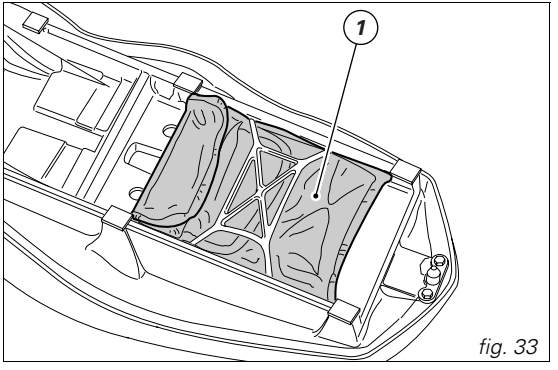


*fig. 33*

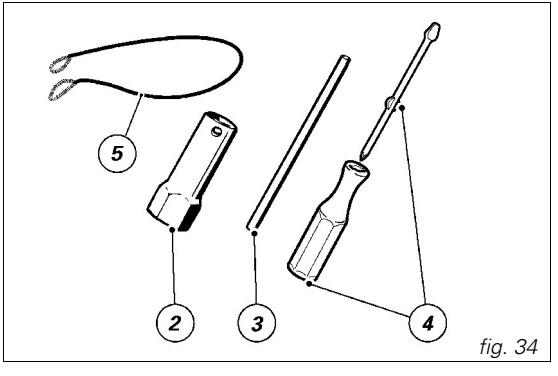


*fig. 34*

## OPERAZIONI D'USO E MANUTENZIONE PRINCIPALI

### Rimozione della vestizione

*Per poter effettuare alcuni interventi di manutenzione o riparazione è necessario rimuovere alcune parti della vestizione del motociclo.*

**Attenzione**

*Il mancato o scorretto rifissaggio di una delle parti rimosse può causarne l'improvviso distacco durante la marcia con la conseguente perdita di controllo del motociclo.*

**Importante**

*Per non danneggiare le parti verniciate e il plexiglas del cupolino, ad ogni rimontaggio posizionare sempre le rosette in nylon in corrispondenza delle viti di fissaggio. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante, non serrarle eccessivamente per non danneggiare la filettatura ed impedire il bloccaggio al successivo utilizzo.*

### Semicarene laterali

*Svitare le tre viti (1) di fissaggio di ogni semicarena al cupolino.*
*Svitare la vite (2) che fissa ogni semicarena al supporto del telaio.*

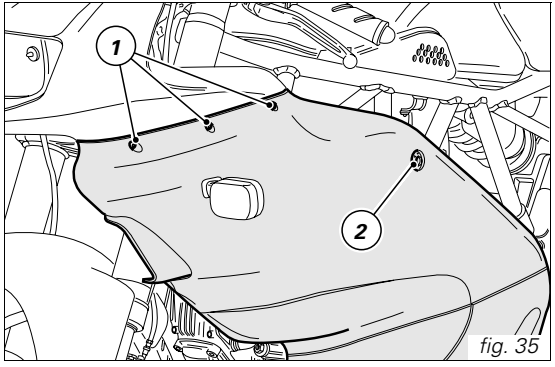


fig. 35

I

*Svitare la vite (3) di fissaggio della semicarena sinistra alla piastra di supporto cavalletto laterale. Svitare la vite (4) di fissaggio della semicarena destra al perno pedale freno posteriore.*
*Scollegare le connessioni degli indicatori.*
*Svitare le quattro viti (5) che fissano tra di loro le semicarene nella parte inferiore e rimuovere le semicarene.*
*Questa operazione non è necessaria qualora si intenda rimuovere entrambe le semicarene; in questo caso sfilarle da sotto il motociclo facendo attenzione a non forzarle in apertura per evitare rotture.*

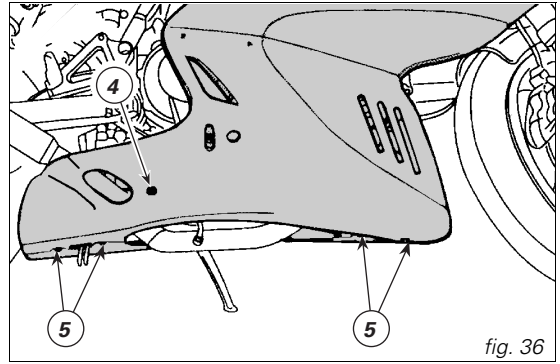


*fig. 36*

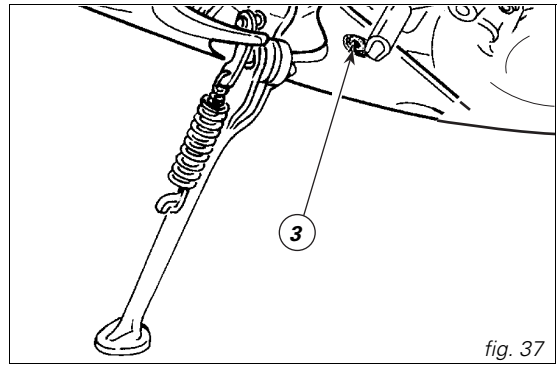


*fig. 37*

***Cupolino***

*Svitare i due dadi (1, fig. 38) di fissaggio degli specchietti retrovisori. Rimuovete gli specchietti dal cupolino.*
*Svitare le tre viti di fissaggio (2, fig. 39) di ogni semicarena al cupolino. Scostare leggermente le semicarene e svitare le quattro viti (3, fig. 40) che fissano ogni lato del cupolino al telaietto di supporto proiettore.*
*Rimuovere il cupolino sfilandolo dal perno di fissaggio anteriore (4, fig. 39), sopra al proiettore.*

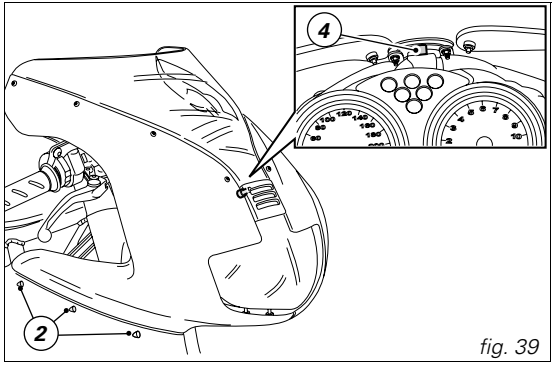


fig. 39

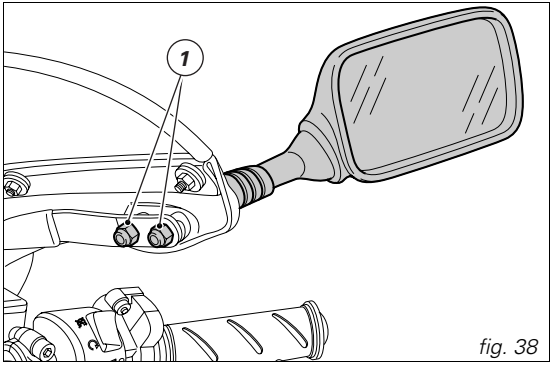


fig. 38

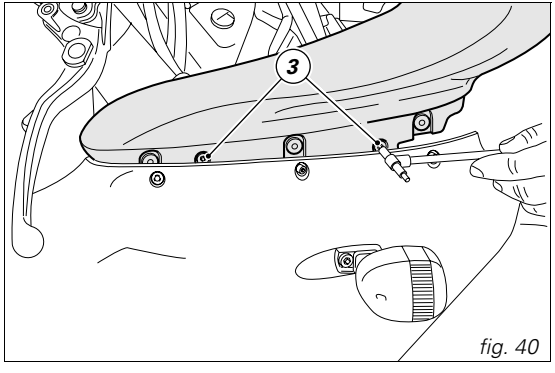


fig. 40

I

***Sollevamento serbatoio carburante*** *(fig. 41 e fig. 42)*
*Rimuovere la sella (vedi pag. 30).*
*Sganciare, tirandolo verso l'alto, il gancio elastico (1, fig. 41) anteriore, dal supporto del serbatoio.*
*Sollevare il serbatoio e sganciare l'astina di servizio (2, fig. 42) dall'apposito fermo (3).*
*Appoggiare il serbatoio sull'astina di servizio (2) inserendo l'estremità di quest'ultima nel foro del traversino del telaio.*

*Eseguire l'intervento e procedere al rimontaggio dei componenti rimossi eseguendo le operazioni descritte in ordine inverso.*

***Attenzione***
*Per evitare fuoriuscite di carburante dallo sfiato del tappo carburante, il contenuto di carburante deve essere minore di 4 litri (spia riserva accesa sul cruscotto).*
*Sollevare il serbatoio il minimo necessario per estrarre l'astina di servizio; una sua rotazione eccessiva può danneggiare il cablaggio della sonda carburante e/o i tubi carburante.*
*Abbassando il serbatoio verificare che i tubi carburante non rimangano strozzati e che il cavo della sonda carburante non sia in prossimità della testa del cilindro verticale.*

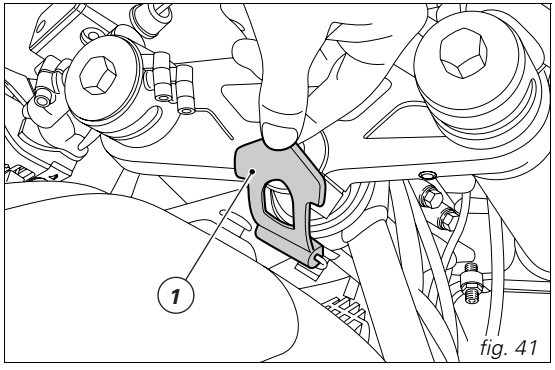


fig. 41

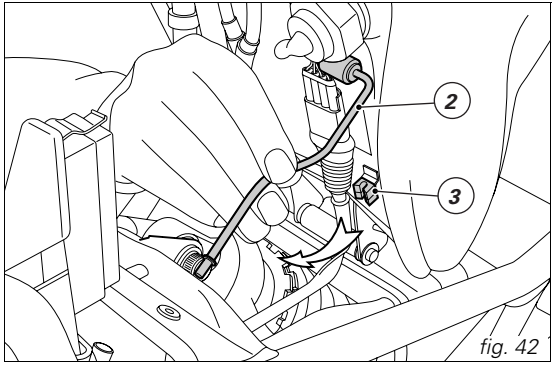


fig. 42

***Sostituzione del filtro aria*** *(fig. 43 e fig. 44)*
*Il filtro aria deve essere sostituito agli intervalli prescritti sulla tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia). Per accedere alla scatola filtro sollevare il serbatoio carburante.*
*Per rimuovere il filtro, sganciare le linguette (1) di fissaggio del coperchio su entrambi i lati della scatola filtro e rimuovere il coperchio (2).*
*Rimuovere la cartuccia filtro (3, fig. 44) e sostituirla.*

***Importante***
*Un filtro sporco, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di carburante, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele.*
*Non usare il motociclo senza filtro; le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.*

*Reinstallare correttamente il filtro, come indicato in figura 44, nella sede della scatola filtro e rimontare tutti gli elementi rimossi.*

***Importante***
*In caso d'impiego su strade polverose o umide provvedere alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia).*

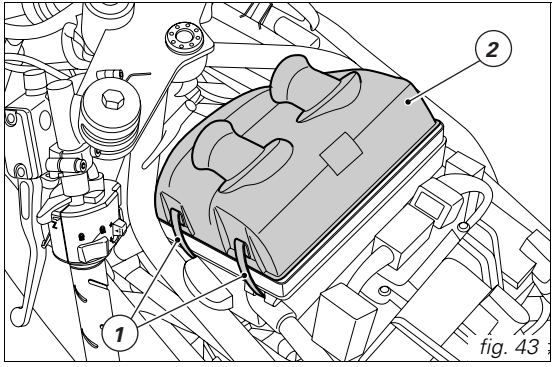


fig. 43

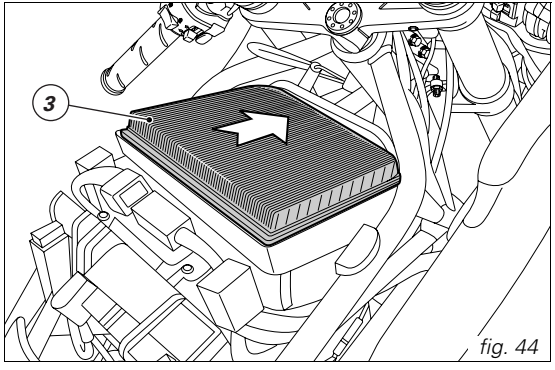


fig. 44

I

### *Controllo livello fluido frizione e freni*

*Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di MIN evidenziata sui rispettivi serbatoi (fig. da 45.1 a 47).*
*Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.*
*Per il rabbocco o la sostituzione del fluido agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*

### *Importante*

*Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni degli impianti.*

### *Impianto freni*

*Se si rileva un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante le pastiglie freno siano in buone condizioni, rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.*

### *Attenzione*

*Il fluido dei freni e della frizione è dannoso per parti verniciate ed in plastica, quindi evitare il contatto con le stesse.*
*L'olio idraulico è corrosivo e può provocare danni e lesioni.*
*Non mescolare olii di qualità diverse.*
*Controllare la perfetta tenuta delle guarnizioni.*

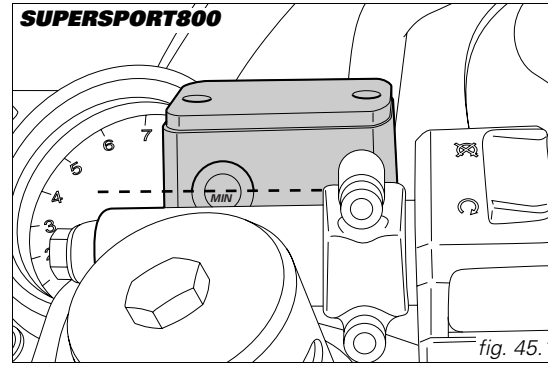


fig. 45.1

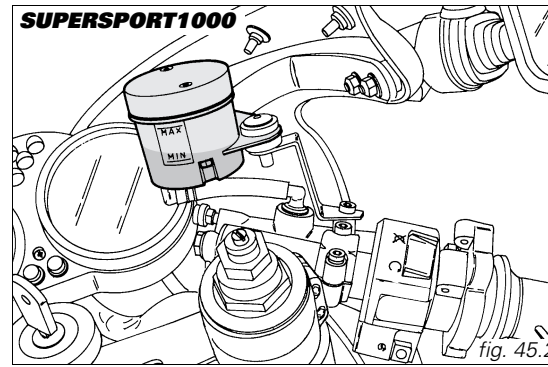


fig. 45.2

***Impianto frizione***

*Se il gioco della leva di comando è eccessivo e il motociclo salta o si arresta all'inserimento della marcia, indica una presenza d'aria nell'impianto. Rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.*

***Attenzione***

*Il livello del liquido frizione tende ad aumentare nel serbatoio con il consumo del materiale d'attrito dei dischi frizione: non superare quindi il valore prescritto (3 mm sopra il livello minimo).*

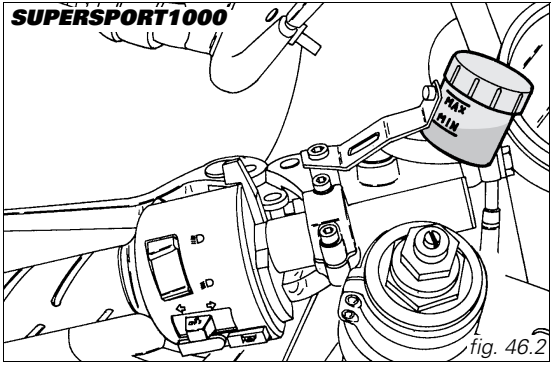


fig. 46.2

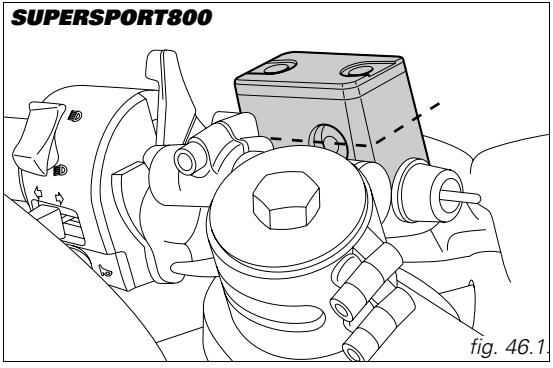


fig. 46.1

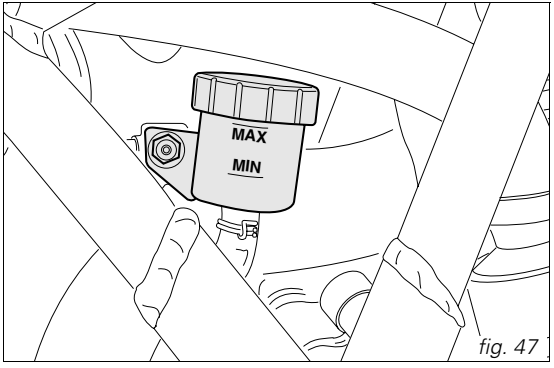


fig. 47

I

***Verifica usura pastiglie freno*** *(fig. 48)*

***Freno anteriore***

*Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni, senza doverle rimuovere dalla pinza, ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale d'attrito.*

***Freno posteriore***

*Su ogni pastiglia lo spessore del materiale d'attrito deve essere almeno 1 mm.*

***Importante***

*Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*

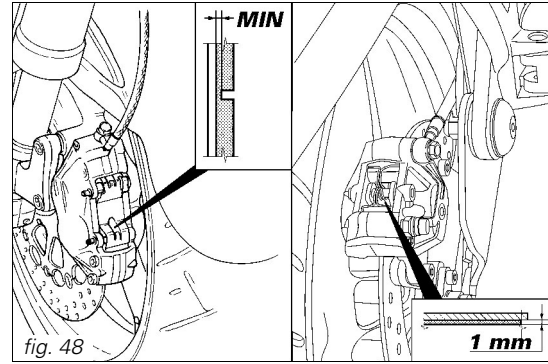


*fig. 48*

### *Lubrificazione delle articolazioni*

*Periodicamente è necessario controllare le condizioni della guaina esterna del cavo di comando acceleratore e comando starter. Non devono presentare schiacciamenti o screpolature nel rivestimento plastico esterno. Verificare il funzionamento scorrevole del cavo interno agendo sul comando: se si manifestano attriti o impuntamenti farlo sostituire da un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*
*Per evitare questi inconvenienti lubrificare periodicamente l'estremità dei cavi di ogni trasmissione flessibile con grasso SHELL Advance Grease o Retinax LX2.*

*Nel caso della trasmissione acceleratore si consiglia di rimuovere il coperchietto (1, fig. 49) del comando, svitando le due viti di fissaggio (2), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.*

### *Attenzione*

*Richiudere con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella carrucola e facendolo passare nella slitta del coperchio (3, fig. 50).*

*Rimontare il coperchio e serrare le viti (2).*

*Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso SHELL Alvania R3 tutti i punti soggetti ad attrito.*

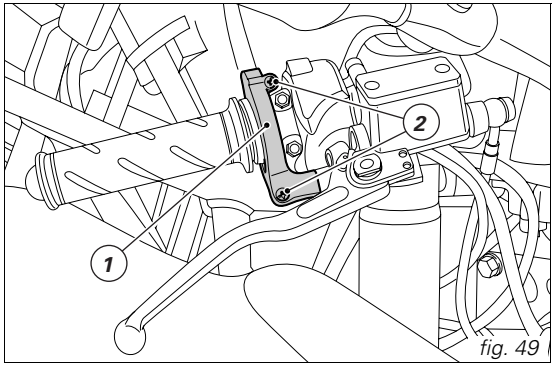


*fig. 49*

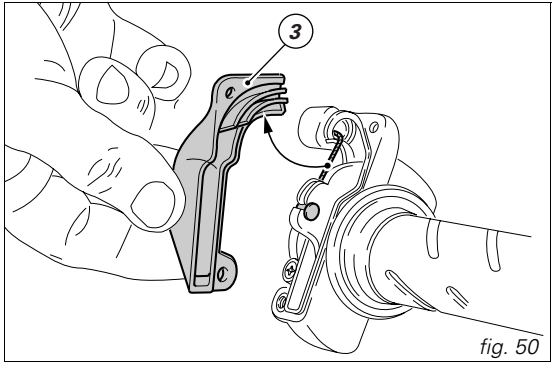


*fig. 50*

I

***Regolazione del cavo comando acceleratore***

*La manopola di comando acceleratore in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di* ***1,5÷2 mm****. Se necessario regolarla agendo sull'apposito registro (1, fig. 50.1 e fig. 50.2) situato in corrispondenza del comando stesso.*

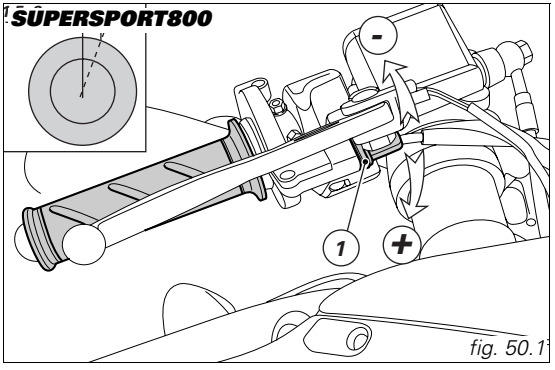


fig. 50.1

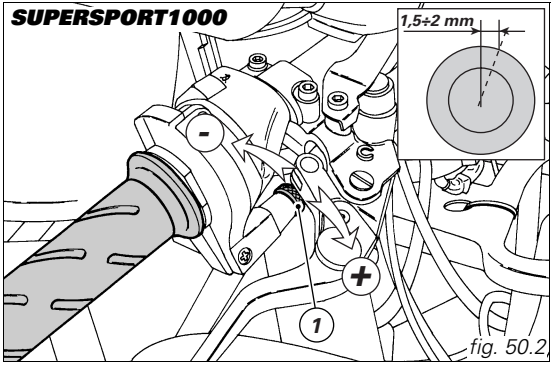


fig. 50.2

***Carica della batteria*** *(fig. 51)*
*Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal motociclo.*
*Staccare per primo, il terminale negativo (**-**) nero, poi quello positivo (**+**) rosso.*
*Sganciare i fermi (1) e rimuovere la batteria.*

***Attenzione***
*La batteria produce gas esplosivi: tenerla lontano da fonti di calore.*

*Caricare la batteria in un luogo ben ventilato.*
*Collegare i conduttori del caricabatterie ai rispettivi terminali: rosso al positivo (**+**), nero al negativo (**-**).*

***Importante***
*Collegare la batteria al caricabatteria prima di attivarlo, per evitare la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle.*
***Collegare sempre per primo il terminale positivo (rosso).***

***Attenzione***
*Tenere la batteria lontano dalla portata dei bambini.*

*Caricare la batteria a 1A per 5÷10 ore.*

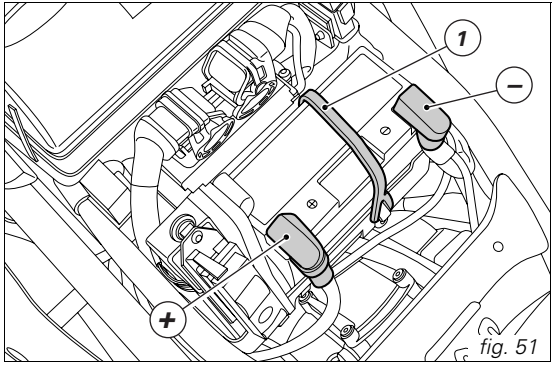


*fig. 51*

I

### *Tensionamento della catena trasmissione*

*Far girare lentamente la ruota posteriore per trovare la posizione in cui la catena risulta più tesa.*
*Con il motociclo sul cavalletto laterale, spingere la catena con un dito verso l'alto in corrispondenza della mezzeria del forcellone. Il ramo inferiore della catena deve poter compiere un'escursione di:*
***25÷30 mm.***
*Per registrare la tensione (SUPERSPORT800) allentare il dado (1, fig. 53.1) del perno ruota; avvitare della stessa entità, in senso orario, la vite (2) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o svitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.*
*Per registrare la tensione (SUPERSPORT1000) allentare i dadi (1, fig. 53.2) su ciascun lato del perno ruota. Allentare il controdado (2) e svitare della stessa entità, in senso antiorario, la vite (3) su entrambi i lati del forcellone per aumentare la tensione o avvitare per diminuirla. In quest'ultimo caso è necessario spingere in avanti la ruota.*

### *Importante*

*Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.*

*Verificare la corrispondenza, su entrambi i lati del forcellone, delle tacche di posizionamento rispetto all'indice del cursore (4, fig. 53.1 e fig. 53.2); in questo modo sarà garantito il perfetto allineamento della ruota.*

*Ingrassare il filetto del dado (1) del perno ruota con SHELL Retinax HDX2 e serrarlo alla coppia di 72 Nm.*
*Ingrassare il filetto con SHELL Alvania R3 delle viti (3) di registro e serrare i controdadi (2) alla coppia di 8 Nm.*

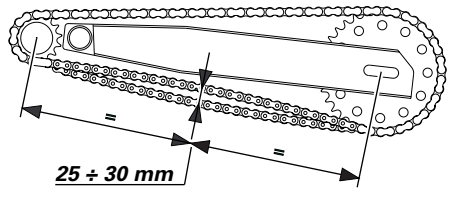



*fig. 52*

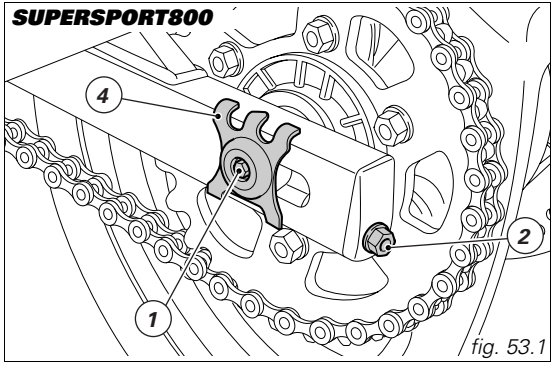


fig. 53.1

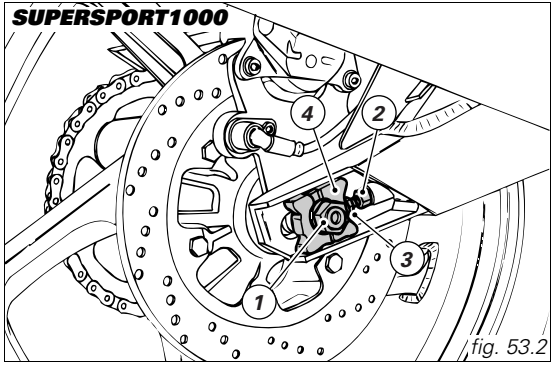


fig. 53.2

### *Lubrificazione della catena trasmissione*

*Questo tipo di catena è provvista di anelli O-ring per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione.*
*Per non danneggiare queste guarnizioni durante la pulizia, utilizzare solventi specifici e non effettuare un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore. Asciugare la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela, in ogni suo elemento, con SHELL Advance Chain o Advance Teflon Chain.*

### *Importante*

*L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare la catena, la corona e il pignone motore.*

I

### *Sostituzione lampadine luci*

*Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina fulminata accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati nel paragrafo "Impianto Elettrico" a pag. 74. Verificare sempre il funzionamento della nuova lampadina, prima di rimontare le parti rimosse.*

### *Proiettore*

*Per accedere alle lampadine del proiettore è necessario operare all'interno del cupolino.*
*Sfilare il connettore (1, fig. 54) dalla lampada.*
*Sfilare la cuffia di protezione tirandola dall'apposita linguetta (A).*
*Sganciare la molletta (2, fig. 55) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto; sostituite la lampadina.*

### *Note*

*La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata con le mani, ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone la luminosità.*

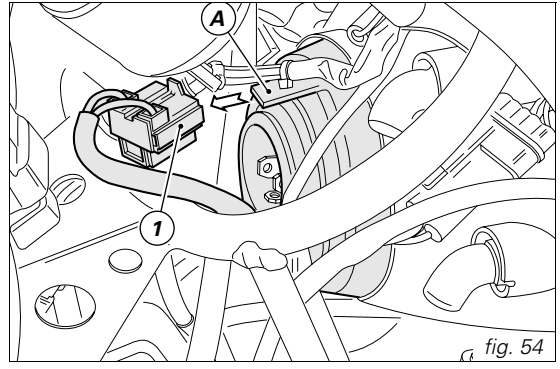


fig. 54

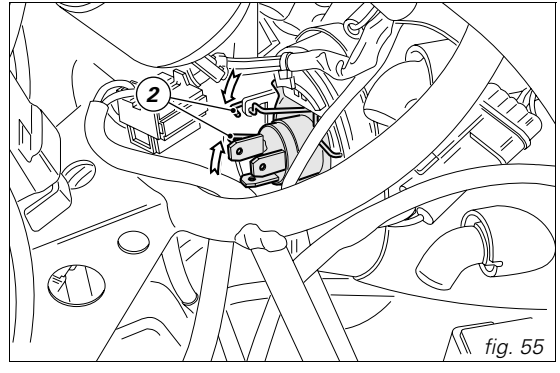


fig. 55

***Rimontaggio lampada:***
*inserire le linguette guida della base lampadina nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento. Agganciare l'estremità della molletta (2) ai supporti del corpo proiettore, collegare il connettore (1) precedentemente scollegato e rimontare la cuffia in gomma.*

*La lampada della luce di posizione è montata nella parte superiore del corpo proiettore. Per sostituirla è necessario sfilare il portalampada (3, fig. 56) dal corpo proiettore. Estrarre la lampada e sostituirla.*

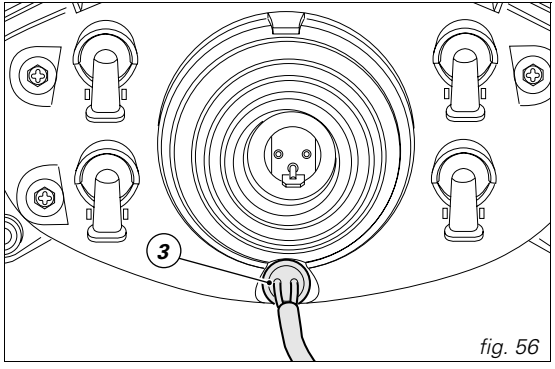


*fig. 56*

I

***Indicatori di direzione*** *(fig. 57)*
*Svitare la vite (1) e separare la coppetta (2) dal supporto indicatore.*
*La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede. Rimontare la coppetta inserendo il dentino (A) nell'apposita fessura del supporto indicatore.*
*Riavvitare la vite (1).*

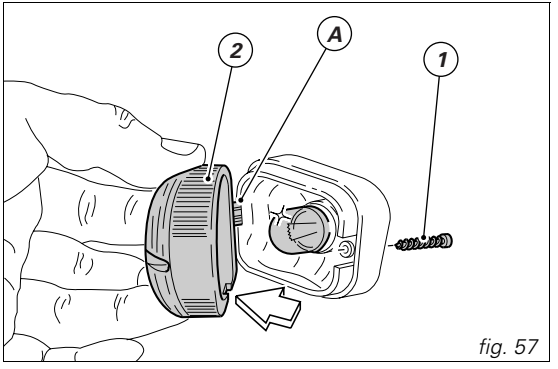


*fig. 57*

***Luce targa*** *(fig. 58)*
*Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilare il portalampada dall'interno del portatarga.*
*Sfilare la lampadina e sostituirla.*

***Note***
*Il portalampada è provvisto di un'estremità (A, fig. 58) con la quale è possibile estrarlo dal portatarga evitando di strappare i cavi.*

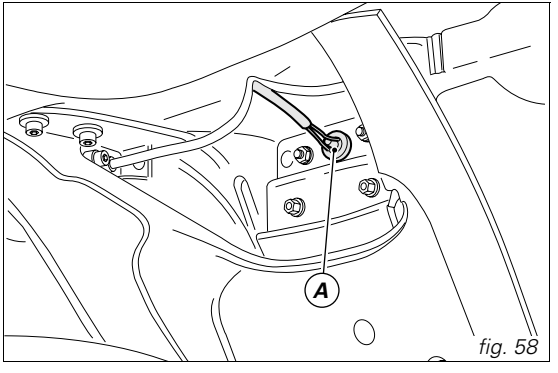


*fig. 58*

***Luce arresto***

*Per la sostituzione della lampadina luce arresto e posizione, è necessario svitare le due viti (1, fig. 59) che fissano il trasparente e rimuoverlo. La lampadina ha un innesto a baionetta, per estrarla occorre premere e ruotarla in senso antiorario. Sostituire la lampadina e reinserirla premendo e ruotando in senso orario fino allo scatto nella sede (fig. 60). Rimontare il trasparente e serrare le viti (1).*

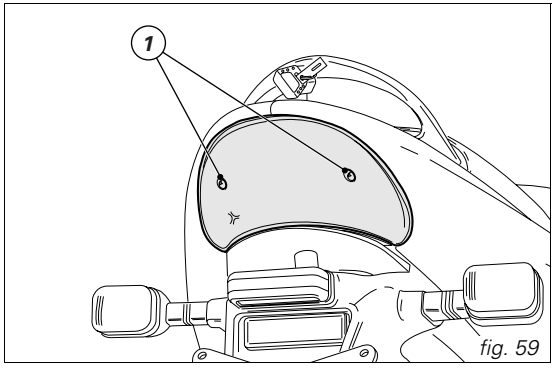


*fig. 59*

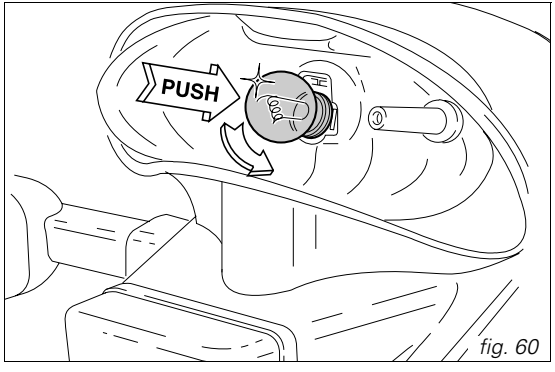


*fig. 60*

I

***Orientamento del proiettore*** *(fig. 61)*
*Controllare se il proiettore è correttamente orientato mettendo il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri. Tracciare una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del proiettore e una verticale in linea con l'asse longitudinale del motociclo.*
*Effettuare il controllo possibilmente nella penombra.*
*Accendere la luce anabbagliante:*
*il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.*

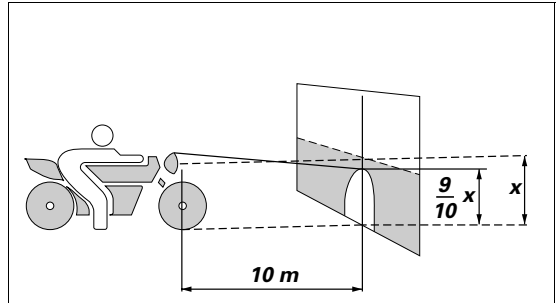


fig. 61

***Note***
*La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso.*
*Adeguare la procedura alle normative in vigore nel paese dove viene utilizzato il motociclo.*

***La rettifica dell'orientamento verticale*** *del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 62), sul lato sinistro del proiettore. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.*

***La rettifica dell'orientamento orizzontale*** *del proiettore si può effettuare agendo sulle viti di regolazione (2, fig. 62), sul lato destro del proiettore. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si sposterà verso destra, viceversa, si sposterà verso sinistra.*

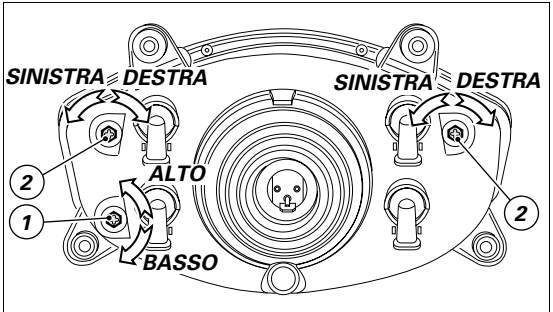


*fig. 62*

***Pneumatici***
*Pressione anteriore:*
*2,1÷2,2 bar*
*Pressione posteriore:*
*2,1÷2,3 bar*

*La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine; controllarla e adeguarla ogni volta che si viaggia in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.*

***Importante***
*La pressione dei pneumatici, deve essere controllata e regolata a "gomma fredda".*

*Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, se si percorrono strade molto sconnesse, aumentare la pressione nel pneumatico di 0,2÷0,3 bar.*

I

***Riparazione o sostituzione pneumatici***

*I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità, impiegano molto tempo a sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado d'autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllare attentamente che non ci siano perdite.*

***Attenzione***

*In caso di foratura sostituire il pneumatico.*
*Sostituire i pneumatici utilizzando la marca e il tipo di primo equipaggiamento.*
*Assicurarsi di aver avvitato i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia.*
*Non usate mai un pneumatico con camera d'aria; la mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.*

*Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere all'equilibratura della ruota.*

***Importante***

*Non rimuovere o spostare i contrappesi per l'equilibratura delle ruote.*

***Note***

*Per la sostituzione dei pneumatici rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata per avere la garanzia sul corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.*

***Spessore minimo del battistrada***

*Misurare lo spessore minimo (S, fig. 63) del battistrada nel punto di massimo consumo:*
*non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione locale.*

***Importante***

*Controllare periodicamente i pneumatici per individuare eventuali crepe o tagli, soprattutto nelle pareti laterali, rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti che indicano danni interni; sostituirli in caso di danno grave.*
*Togliere dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura della gomma.*

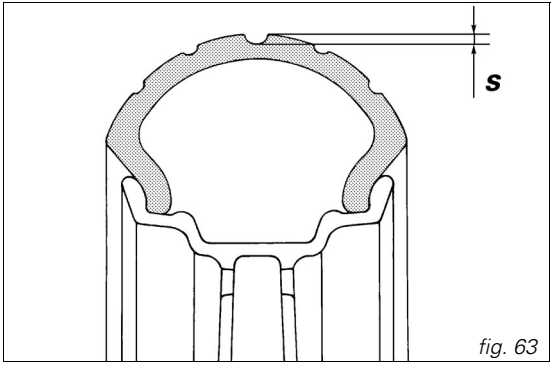


*fig. 63*

***Controllo livello olio motore*** *(fig. 64)*
*Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione (1) posto sul coperchio frizione. Controllare il livello con il motociclo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo; attendere qualche minuto dopo lo spegnimento affinché il livello si stabilizzi. Il livello deve mantenersi tra le tacche in corrispondenza dell'oblò stesso.*
*Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco con l'olio motore SHELL Advance Ultra 4. Rimuovere il tappo di carico (2) e aggiungere olio fino a raggiungere il livello stabilito. Rimontare il tappo.*

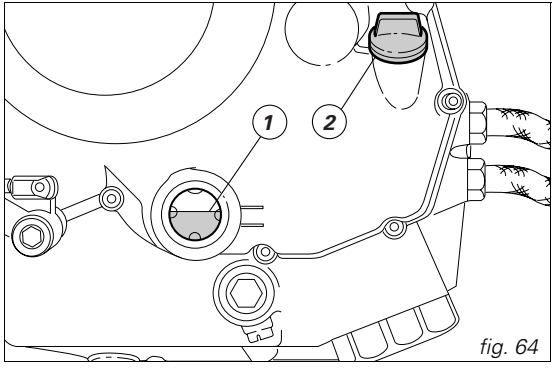
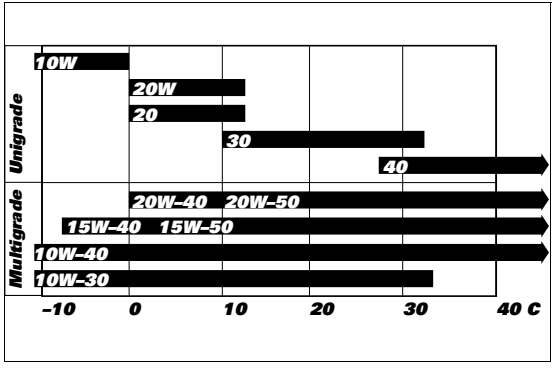


fig. 64

***Importante***
*Per la sostituzione dell'olio motore e dei filtri olio agli intervalli prescritti nella tabella di manutenzione periodica (vedi Libretto di Garanzia), rivolgersi ad un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*

***Viscosità***
*SAE 10W-40*
*Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona d'uso del motociclo rientra nella gamma indicata.*



I

***Pulizia e sostituzione candele*** *(fig. 65)*
*Le candele costituiscono un elemento importante del motore e sono da controllare periodicamente.*
*Questa operazione è relativamente facile e permette di verificare il buono stato di funzionamento del motore.*
*Rimuovere la semicarena sinistra, sfilare le pipette dalle candele e rimuoverle dalla testa utilizzando la chiave a corredo.*
*Verificare la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro indica un buon funzionamento del motore.*

*Nel caso di colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituire la candela e riferire quanto riscontrato a un Concessionario o ad un'Officina Autorizzata.*
*Controllare anche l'usura dell'elettrodo centrale; se risulta consumato o vetroso, sostituire la candela.*
*Controllare la distanza fra gli elettrodi, deve essere di:* ***0,6÷0,7 mm***.

***Importante***
*In caso di regolazione fare attenzione a piegare l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.*
*Pulire accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificare lo stato della guarnizione.*
*Pulire con cura la sede sulla testa e fare attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.*

*Rimontare la candela sulla testa avvitando completamente il filetto nella sede. Serrare alla coppia di 20 Nm.*
*Se non si dispone di una chiave dinamometrica, dopo il serraggio a mano, fare un'ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.*

***Importante***
*Non usare candele con un grado termico inadeguato o con la lunghezza del filetto diverso.*
*La candela deve essere serrata correttamente.*

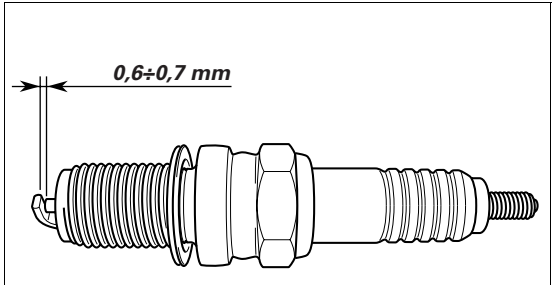


*fig. 65*

***Pulizia generale***

*Per mantenere nel tempo la brillantezza originale delle superfici metalliche e di quelle verniciate, il motociclo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade che si percorrono. Utilizzare a tal fine prodotti specifici, possibilmente biodegradabili, evitando detergenti o solventi troppo aggressivi.*

***Importante***

*Non lavare il motociclo immediatamente dopo l'uso per evitare la formazione di aloni prodotti dall'evaporazione dell'acqua sulle superfici ancora calde.*
*Non indirizzare verso il motociclo getti di acqua calda o ad alta pressione. L'uso di idropulitrici potrebbe comportare grippaggi o gravi anomalie a forcelle, mozzi ruota, impianto elettrico, guarnizioni di tenuta delle forcelle, prese d'aria e silenziatori di scarico, con conseguente perdita dei requisiti di sicurezza del motociclo.*

*Se alcune parti del motore risultano particolarmente sporche o unte, utilizzare uno sgrassante per la pulizia evitando che questo vada a contatto con gli organi della trasmissione (catena, pignone, corona, ecc...).*
*Sciacquare il motociclo con acqua tiepida e asciugare tutte le superfici con una pelle scamosciata.*

***Attenzione***

*I freni talvolta possono non rispondere dopo il lavaggio del motociclo.*

*Non ingrassare o lubrificare i dischi freno, si perderebbe l'efficacia frenante del motociclo.*
*Pulire i dischi con un solvente non grasso.*

### *Lunga inattività*

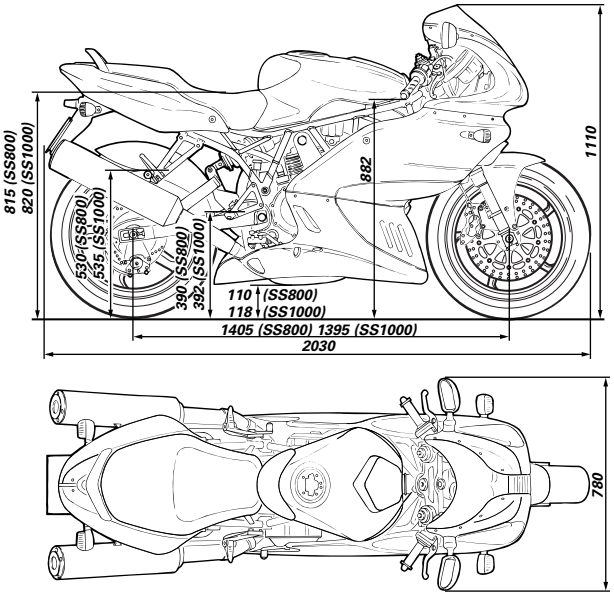
*Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile eseguire le seguenti operazioni:*
*pulizia generale;*
*vuotare il serbatoio carburante;*
*introdurre dalle sedi delle candele un pò d'olio motore nei cilindri e far compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;*
*utilizzare il cavalletto di servizio per sostenere il motociclo;*
*scollegare e rimuovere la batteria. Qualora il motociclo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad un mese, controllare ed eventualmente ricaricare la batteria.*
*Ricoprire il motociclo con un telo coprimoto che non danneggia la vernice e non trattiene la condensa.*
*Il telo coprimoto è disponibile presso Ducati Performance.*

### *Avvertenze importanti*

*In alcune nazioni, (Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc.) la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore.*
*Effettuare le eventuali verifiche periodiche previste e sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici e conformi alle norme dei vari paesi.*

## CARATTERISTICHE TECNICHE

***Ingombri*** *(mm) (fig. 66)*




***Pesi***

*A secco:*
*182,3 Kg. (SS800)*
*188,3 Kg. (SS1000)*
*A pieno carico:*
*385 Kg.*

***Attenzione***

*Il mancato rispetto dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causarne la perdita di controllo.*

*fig. 66*

| *Rifornimenti* | *Tipo* | *$dm^3$ (litri)* |
|---|---|---|
| *Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 4 $dm^3$ (litri)* | *Benzina verde con un numerodi ottani all'origine di almeno 95* | *16* |
| *Coppa motore e filtro* | *SHELL - Advance Ultra 4* | *3,3 (SS800)*<br>*3,9 (SS1000)* |
| *Circuito freni ant./post. e frizione* | *Liquido speciale per sistemi idraulici SHELL - Advance Brake DOT 4* | — |
| *Protettivo per contatti elettrici* | *Spray per trattamento impianti elettrici SHELL - Advance Contact Cleaner* | — |
| *Forcella anteriore* | *SHELL - Advance Fork 7.5 o Donax TA* | *(per stelo)*<br>*0,410 (SS800)*<br>*0,532 (SS1000)* |

***Importante***
*Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.*

***Motore***

*Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.*
*Alesaggio mm:*
*88 (SS800);*
*94 (SS1000).*
*Corsa mm:*
*66 (SS800);*
*71,5 (SS1000).*
*Cilindrata totale cm3:*
*803 (SS800);*
*992 (SS1000).*
*Rapporto di compressione ±0,5:1:*
*10,5 (SS800);*
*10,0 (SS1000).*
*Potenza max. all'albero (95/1/CE):*
*54,8 kW - 74,5 CV a 8.250 $min^{-1}$ (SS800);*
*63 kW - 85,5 CV a 7.750 $min^{-1}$ (SS1000).*
*Coppia massima all'albero (95/1/CE):*
*70 Nm - 7,1 Kgm a 6.250 $min^{-1}$ (SS800);*
*87,5 Nm - 9,0 Kgm a 5.750 $min^{-1}$ (SS1000).*

***Importante***

*In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime massimo.*

***Distribuzione***

***Desmodromica*** *a due valvole per cilindro comandate da quattro bilancieri (due di apertura e due di chiusura) e da un albero distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, pulegge e cinghie dentate.*

***Schema distribuzione desmodromica*** *(fig. 67)*

1) *Bilanciere di apertura (o superiore);*
2) *registro bilanciere superiore;*
3) *semianelli;*
4) *registro bilanciere di chiusura (o inferiore);*
5) *molla richiamo bilanciere inferiore;*
6) *bilanciere di chiusura (o inferiore);*
7) *albero distribuzione;*
8) *valvola.*

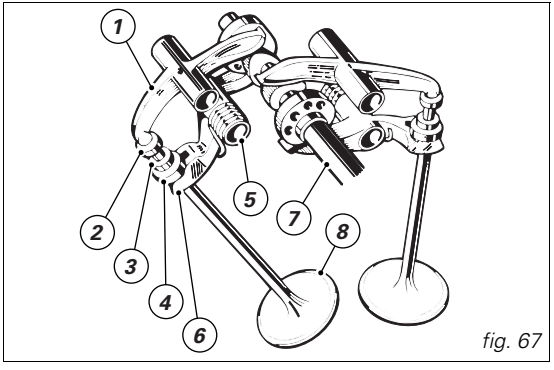



*fig. 67*

### *Prestazioni*

*La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.*

### *Freni*

#### *Anteriore*

*A doppio disco forato.*
*Materiale campana:*
*acciaio.*
*Materiale pista frenante:*
*acciaio inox.*
*Diametro disco:*
*320 mm.*
*Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.*
*Superficie frenante:*
*88 cm2.*
*Pinze freno a pistoni differenziati.*
*Marca:*
*BREMBO*
*Tipo:*
*30/34-4 pistoni.*
*Materiale attrito:*
*FERIT I/D 450 FF.*
*Tipo pompa:*
*PS 16 (SS800)*
*PSC 16 (SS1000).*

#### *Posteriore*

*A disco fisso forato.*
*Materiale pista frenante:*
*acciaio inox.*
*Diametro disco:*
*245 mm.*
*Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.*
*Superficie frenante:*
*32 $cm^2$.*
*Marca:*
*BREMBO*
*Tipo:*
*P 34 C.*
*Materiale attrito:*
*FERIT I/D 450 FF.*
*Tipo pompa:*
*PS 11.*

#### *Attenzione*

*Il liquido impiegato nell'impianto frenante è corrosivo. Nel caso di un accidentale contatto con gli occhi o la pelle lavare abbondantemente con acqua corrente la parte interessata.*

### *Trasmissione*

*Frizione:*
*multidisco a bagno d'olio (SS800),*
*multidisco a secco (SS1000);*
*comandata mediante leva sul lato sinistro del semimanubrio.*
*Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.*
*Rapporto:*
*33/61 (SS800);*
*32/59 (SS1000).*
*Cambio a:*
*a 6 rapporti;*
*con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.*
*Rapporto pignone/corona:*
*15/39 (SS800);*
*15/38 (SS1000).*

*Rapporti totali:*
*1ª 13/32 (SS800) - 15/37 (SS1000)*
*2ª 18/30 (SS800) - 17/30 (SS1000)*
*3ª 21/28 (SS800) - 20/27 (SS1000)*
*4ª 23/26 (SS800) - 22/24 (SS1000)*
*5ª 22/22 (SS800) - 24/23 (SS1000)*
*6ª 26/24 (SS800) - 28/24 (SS1000)*

*Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:*
*Marca:*
*RK*
*Tipo:*
*520 GXW (SS800);*
*525 GXW (SS1000).*
*Dimensioni:*
*5/8"x1/4" (SS800);*
*5/8"x5/16" (SS1000).*
*n° maglie:*
*98 (SS800);*
*96 (SS1000).*

***Importante***
*I rapporti indicati sono quelli omologati e non possono essere cambiati.*

*Se si desidera adattare il motociclo per percorsi speciali o gare, la Ducati Motor Holding S.p.A. è a disposizione per indicare dei rapporti diversi da quelli di serie; rivolgersi ad un Concessionario o un'Officina Autorizzata.*

***Attenzione***
*Dovendo sostituire la corona posteriore è necessario rivolgersi presso un Concessionario o un'Officina Autorizzata. Una sostituzione imperfetta può compromettere gravemente la tua sicurezza e quella del passeggero e provocare danni irreparabili al motociclo.*

I

***Telaio***
*Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio altoresistenziali.*
*Angolo di sterzata (per lato):*
*28°.*
*Inclinazione cannotto:*
*24°.*
*Avancorsa:*
*96 mm (SS800);*
*100 mm (SS1000).*

***Ruote***
*Cerchi in lega leggera a tre razze (SS800), a cinque razze (SS1000).*

***Anteriore***
*Marca:*
*BREMBO*
*Dimensioni:*
*MT 3.50x17"*

***Posteriore***
*Marca:*
*BREMBO*
*Dimensioni:*
*MT 5,50x17"*
*La ruota anteriore è a perno sfilabile.*

***Pneumatici***

***Anteriore***
*Radiale tipo "tubeless".*
*Dimensione:*
*120/70-ZR17.*

***Posteriore***
*Radiale tipo "tubeless".*
*Dimensione:*
*170/60-ZR17 (SS800);*
*180/55-ZR17 (SS1000).*

*in alternativa:*
*180/55-ZR17 (SS800);*
*170/60-ZR17 (SS1000).*

***Candele d'accensione***
*Marca:*
*CHAMPION*
*Tipo:*
*RA 4 HC (SS800);*
*RA 6 HC (SS1000).*

*in alternativa*
*Marca:*
*NGK*
*Tipo:*
*DCPR8E*

### *Sospensioni*

#### *Anteriore*

*A forcella oleodinamica a steli rovesciati (SS800).*
*A forcella oleodinamica a steli rovesciati alleggerita (SS1000).*
*La forcella del modello SS800 non è regolabile, mentre la forcella del modello SS1000 é dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.*
*Diametro steli:*
*43 mm.*
*Corsa sull'asse steli:*
*120 mm.*

#### *Posteriore*

*L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante in acciaio (SS800) e in alluminio (SS1000).*
*Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il motore. Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.*
*L'ammortizzatore del SUPERSPORT1000 è inoltre dotato di regolazione della lunghezza totale; la lunghezza standard è pari a 336 mm, ed è possibile un accorciamento di 4 mm ed un allungamento di 8 mm rispetto a questa dimensione. Tutto ciò rende possibile regolare l'altezza della parte posteriore indipendentemente dalla regolazione del precarico molla.*

*Corsa ammortizzatore:*
*71 mm (SS800);*
*76 mm (SS1000).*
*Escursione ruota:*
*136 mm (SS800);*
*145 mm (SS1000)*

### *Impianto di scarico*

*Catalizzato in conformità alle normative antinquinamento EURO2.*
*Versione USA: non catalizzata.*

### *Colori disponibili*

#### *SUPERSPORT800*

*Rosso Anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);*
*Giallo Ducati cod. 473.201 (PPG);*
*Telaio e cerchi color metallo, sella grigia.*

#### *SUPERSPORT1000*

*Rosso Anniversary Ducati cod. 473.101 (PPG);*
*Giallo Ducati cod. 473.201 (PPG);*
*Telaio e cerchi color metallo.*

*Grigio scuro cod. *0017 (PPG);*
*Telaio color metallo, cerchi rosso FLUO.*

I

### *Impianto elettrico*

*Formato dai seguenti particolari principali:*
***Proiettore anteriore**:*
*lampada tipo: **H4 (12V-55/60W)**.*
*luce di posizione:*
*lampada tipo: **W5W ( 12V-5W)**.*
***Comandi elettrici sui semimanubri**:*
***Indicatori direzione**:*
*lampade tipo: **R10W (12V-10W)**.*
***Avvisatore acustico**.*
***Interruttori luci arresto**.*
***Batteria, 12V-10 Ah**.*
***Alternatore 12V-520W**.*
***Regolatore elettronico**, protetto con fusibile da **40A** posto a lato della batteria.*
***Motorino avviamento, 12V-0,7 kW**.*
***Fanale posteriore e segnalazione arresto**:*
*lampada tipo: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
*Illuminazione targa:*
*lampada tipo: **W5W (12-5W)**.*

### *Note*

*Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alla pag. 56.*

### *Fusibili*

*La scatola porta fusibili principale è posizionata sul lato sinistro della batteria (fig. 68).*
*I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione (1) sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.*
*Sono 8 i fusibili collegati all'impianto e si trovano sul lato sinistro della batteria, all'interno della scatola porta fusibili.*

*Il fusibile da 40A (2) posto sul lato destro della batteria (fig. 68) protegge il regolatore elettronico.*
*Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il relativo cappuccio di protezione (3).*

*Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (4, fig. 69).*

### *Importante*

*Per evitare possibili corto circuiti eseguire la sostituzione del fusibile con chiave d'accensione in posizione **OFF**.*

### *Attenzione*

*Non usare mai un fusibile con caratteristiche diverse da quelle prescritte. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.*

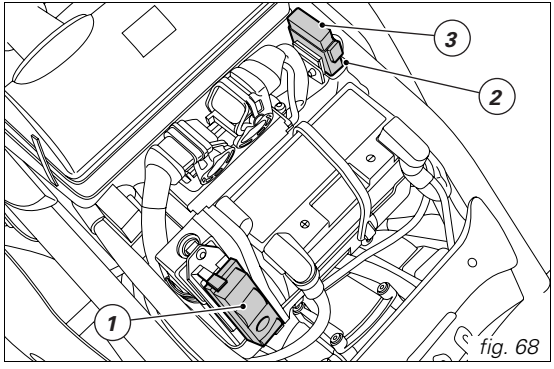


fig. 68

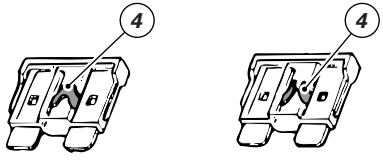


fig. 69

***Legenda schema impianto elettrico/iniezione***

*1) Commutatore destro.*
*2) Antenna Transponder.*
*3) Commutatore chiave.*
*4) Relè principale.*
*5) Scatola fusibili.*
*6) Clacson.*
*7) Motorino avviamento.*
*8) Teleruttore avviamentto.*
*9) Batteria.*
*10) Fusibile regolatore.*
*11) Regolatore.*
*12) Alternatore.*
*13) Freccia posteriore destra.*
*14) Fanale posteriore.*
*15) Luce targa.*
*16) Freccia posteriore sinistra.*
*17) Serbatoio.*
*18) Connessione autodiagnosi.*
*19) Sensore velocità.*
*20) Alimentazione autodiagnosi.*
*21) Interruttore stampella laterale.*
*22) Interruttore stop posteriore.*
*23) Bobina cilindro orizzontale.*
*24) Bobina cilindro verticale.*
*25) Candela 1 cilindro orizzontale.*
*26) Candela 2 cilindro orizzontale (solo per SS1000).*
*27) Candela 1 cilindro verticale.*
*28) Candela 2 cilindro verticale (solo per SS1000).*
*29) Relè iniezione.*

*30) Iniettore cilindro orizzontale.*
*31) Iniettore cilindro verticale.*
*32) Potenziometro farfalla.*
*33) Sensore giri/fase.*
*34) Sensore temperatura olio centralina.*
*35) Centralina 5.9 M.*
*36) Interruttore folle.*
*37) Interruttore pressione olio.*
*38) Interruttore stop anteriore.*
*39) Interruttore frizione.*
*40) Sensore temperatura olio strumento.*
*41) Commutatore sinistro.*
*42) Sensore temperatura/pressione aria.*
*43) Strumentazione (cruscotto).*
*44) Freccia anteriore sinistra.*
*45) Proiettore.*
*46) Freccia anteriore destra.*
*47) Conn. Sgancio 24 poli.*

***Legenda colore***
***B*** *Blu*
***W*** *Bianco*
***V*** *Viola*
***Bk*** *Nero*
***Y*** *Giallo*
***R*** *Rosso*
***Lb*** *Azzurro*
***Gr*** *Grigio*
***G*** *Verde*
***Bn*** *Marrone*
***O*** *Arancio*
***P*** *Rosa*

***Legenda scatole fusibili*** *(5)*

| *Pos.* | *Utilizzatori* | *Val.* |
|---|---|---|
| *1-9* | *Genarale* | *30 A* |
| *2-10* | *Luce posizione, luce abbagliante/anabbagliante e teleruttore avviamento* | *15 A* |
| *3-11* | *Centralina controllo motore* | *3 A* |
| *4-12* | *Stop, clacson, lampeggio e key on* | *15 A* |
| *5-13* | *Cruscotto* | *3 A* |
| *6-14* | *Iniezione (pompa iniettore bobine)* | *20 A* |
| *7-15* | *Stampella laterale* | *3A* |
| *8-16* | *Fusibile di riserva* | */* |

***Note***

*Lo schema dell'impianto elettrico si trova alla fine del libretto.*

## PROMEMORIA MANUTENZIONI PERIODICHE

| Km | Nome Ducati Service | Chilometraggio | Data |
|---|---|---|---|
| 1000 | | | |
| 10000 | | | |
| 20000 | | | |
| 30000 | | | |
| 40000 | | | |
| 50000 | | | |

# DUCATI SUPERSPORT

## SUPERSPORT800
## SUPERSPORT1000

E

E

*Hearty welcome among Ducati fans! Please accept our best compliments for choosing a Ducati motorcycle. We think you will ride your Ducati motorcycle for long journeys as well as short daily trips. Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth and enjoyable riding.*
*We are steadily doing our best to improve our "Technical Assistance" service. For this reason, we recommend you to strictly follow the indications given in this manual, especially for motorcycle running-in. In this way, your Ducati motorbike will surely give you unforgettable emotions.*
*For any servicing or suggestions you might need, please contact our authorised service centres.*
*Moreover, we have a new service for the ducatisti and lovers that is available for any suggestions and useful advice.*

*Enjoy your ride!*

***Note***

*Ducati Motor Holding S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor Holding S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.*

E

*For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts only.*

***Warning***

*This manual forms an integral part of the motorcycle and - if the motorcycle is resold - must always be handed over to the new owner.*

## TABLE OF CONTENTS

E


**General 6**
*Warranty 6*
*Symbols 6*
*Useful information for safe riding 7*
*Carrying the maximum load allowed 8*
*Identification data 9*

**Controls 10**
*Position of motorcycle controls 10*
*Instrument panel 11*
*LCD unit functions 12*
*The immobilizer system 14*
*Keys 14*
*Code card 15*
*Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip 16*
*Duplicate keys 17*
*Key-operated ignition switch and steering lock 18*
*Lh switch 19*
*Clutch lever 20*
*Choke lever 21*
*Rh switch 22*
*Throttle twistgrip 23*
*Front brake lever 23*
*Rear brake pedal 24*
*Gear change pedal 25*
*Setting the gear change and rear brake pedals 25*

**Main components and devices 27**
*Position on the vehicle 27*
*Fuel tank plug 28*
*Seat catch and helmet hooks 29*
*Side stand 30*
*Front fork adjusters (SS1000) 31*
*Rear shock absorber adjusters 32*
*Shock absorber (SS800) 33*
*Shock absorber (SS1000) 33*

**Directions for use 34**
*Running-in recommendations 34*
*Pre-ride checks 35*
*Starting the engine 36*
*Moving off 38*
*Braking 39*
*Stopping the motorcycle 39*
*Parking 40*
*Refuelling 40*
*Tool kit and accessories 41*

**Main maintenance operations 42**
*Removing the fairing 42*
*Lifting the fuel tank 45*

*Changing the air filter 46*
*Checking brake and clutch fluid level 47*
*Checking brake pads for wear 49*
*Lubricating cables and joints 50*
*Throttle cable adjustment 51*
*Charging the battery 52*
*Chain tensioning 53*
*Chain lubrication 54*
*Replacing bulbs 55*
*Turn indicators 57*
*Number plate light 57*
*Stop light 58*
*Beam setting 59*
*Tyres 60*
*Checking engine oil level 62*
*Cleaning and replacing the spark plugs 63*
*Cleaning the motorcycle 64*
*Storing the bike away 64*
*Important notes 65*
*Important - only for Australia 65*

***Technical data 66***
*Overall dimensions (mm) 66*
*Weights 66*
*Engine 68*
*Timing system 68*
*Performance data 69*
*Brakes 69*
*Transmission 70*
*Frame 71*
*Wheels 71*
*Tyres 71*
*Spark plugs 71*
*Suspensions 72*
*Exhaust system 72*
*Available colours 73*
*Electric system 73*

***For United States of America version Only 77***

***Routine maintenance record 86***

E

### Warranty

*In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our authorised Dealers and workshops for any servicing requiring particular technical expertise.*
*Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.*

*All Ducati motorcycles come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the warranty right will be automatically invalidated.*

### Symbols

*Ducati Motor Holding S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. In case of any doubts, please call a Ducati dealer or authorised workshop. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor Holding S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performance of your motorcycle unchanged for a long time.*

**Warning**
*Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.*

**Important**
*Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.*

**Note**
*Additional information concerning the job being carried out.*

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*

## *Useful information for safe riding*

***Warning***
*Read this section before riding your motorcycle.*

*Accidents are frequently due to inexperience. Always make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.*
*Do not lend your motorcycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.*
*Both rider and pillion passenger must* ***always*** *wear a safety helmet.*
*Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.*
*Never start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.*
*Both rider and pillion passenger should keep their feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.*
***Always*** *hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.*
*The pillion passenger should* ***always*** *hold on to the suitable grab handle at the rear seat with both hands.*
*Ride within the law and observe national and local rules.*
*Always respect speed limits where these are posted.*
*However,* ***always*** *adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always*** *signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
*Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.*
*Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access motorways.*
***Always*** *turn off the engine when refuelling.*
*Be extremely careful not to spill fuel on the engine or on the exhaust pipe when refuelling.*
*Do not smoke when refuelling.*
*While refuelling, you may inhale noxious fuel vapours. Should any fuel drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.*
***Always*** *remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
*The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.*

***Warning***
*The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).*

*Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.*

*Never park on uneven or soft ground or your motorcycle may fall over.*

### *Carrying the maximum load allowed*

*Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in full safety. Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy roads.*

#### *Information about carrying capacity*

*The total weight of the motorcycle in running order including rider, pillion passenger, luggage and additional accessories should not exceed 385 Kg.*

*Arrange your luggage or heavy accessories in the lowest possible position and close to motorcycle centre. Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible. Improperly secured luggage may affect stability. Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger. Do not insert any objects you may need to carry into the gaps of the frame as these may foul moving parts. Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated at page 60 and that they are in good condition.*

***Identification data***

*All Ducati motorcycles have two identification numbers, for frame (fig. 1) and engine (fig. 2.1 and fig. 2.2).*

*Frame number*

*Engine number*

***Note***

*These numbers identify the motorcycle model and should always be indicated when ordering spare parts.*

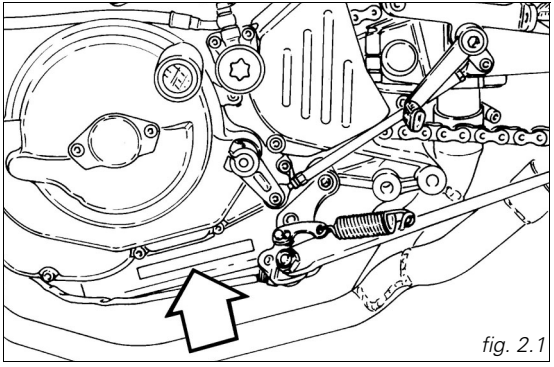


*fig. 2.1*

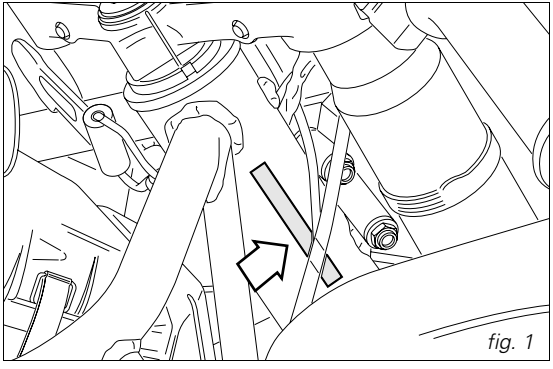


*fig. 1*

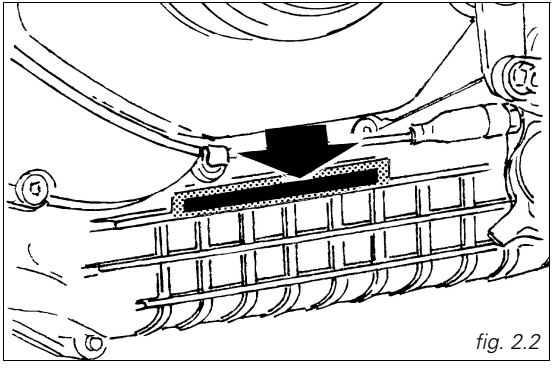


*fig. 2.2*

E

E

***Warning***

*This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.*

### *Position of motorcycle controls* *(fig. 3)*

*1) Instrument panel.*
*2) Key-operated ignition switch and steering lock.*
*3) Left switch.*
*4) Clutch lever*
*5) Choke lever*
*6) Right switch.*
*7) Throttle twistgrip*
*8) Front brake lever*
*9) Gear change pedal*
*10) Rear brake pedal*

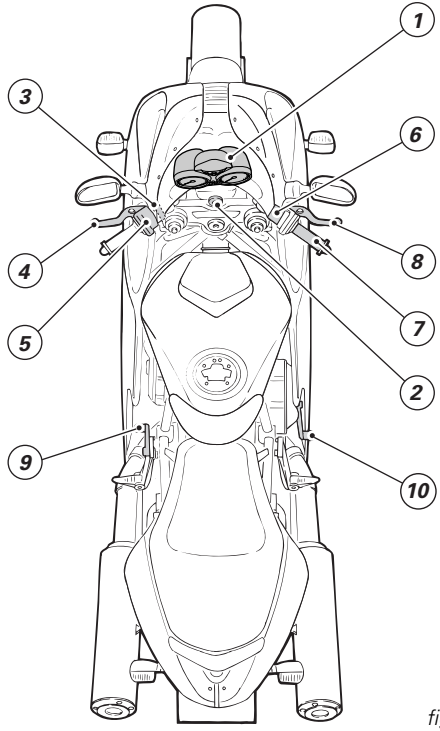



*fig. 3*

***Instrument panel*** *(fig. 4)*

*1)* ***High beam light*** ***(blue).***
*Comes on when high beam is on.*

*2)* ***Indicators repeater light*** ***(green).***
*Comes on and flashes when a turn indicator is on.*

*3)* ***Fuel warning light*** ***(yellow).***
*Comes on when there are about 4 litres fuel left in the tank.*

*4)* ***Neutral light N (green).***
*Comes on when in neutral position.*

*5)* ***Engine oil pressure light*** ***(red).***
*Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ON and normally goes out a few seconds after engine starts. It may shortly come on when the engine is hot, however, it should go out as the engine revs up.*

***Important***
*If this light stays on, stop the engine or it may damage.*

*6)* ***Amber light***
*Comes on and flashes when the motorcycle is parked (Immobilizer on), it is also used for immobilizer diagnosis.*

***Note***
*When the Immobilizer is on, this light flashes for 24 hours and then goes out. The Immobilizer is still operating.*

*7)* ***EOBD light*** ***(amber).***
*When on, engine operation is inhibited. It goes out after a few seconds (usually 1.8 - 2 sec.).*

*8)* ***Tachometer*** *(km/h).*
*Gives road speed.*

*a)* ***LCD (1)****:*
- ***Odometer*** *(km).*
  *Gives total distance covered.*
- ***Trip meter*** *(km).*
  *This function indicates the distance covered since the meter was last reset.*

*9)* ***Revolution counter*** *(rpm).*
*Shows the engine rotation speed/minute.*

*b)* ***LCD (2)****:*
- ***Clock***
- ***Oil temperature***

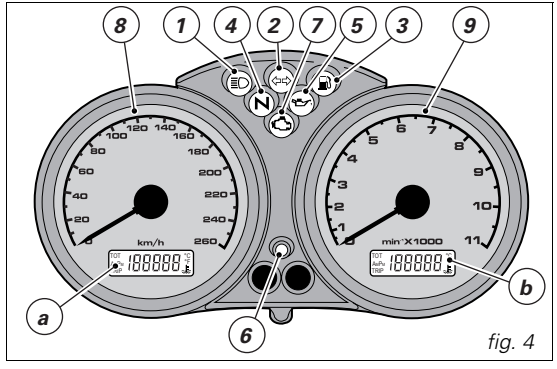


*fig. 4*

E

E

### *LCD unit functions*

*When turning the key from **OFF** to **ON** (**Key-ON**) the instrument panel carries out a Check of the whole instruments: indexes, displays and pilot lights (see fig. 5 and fig. 6).*

### *LCD (1)*

*Turn the key to ON and press (B, fig. 6) to display trip meter and odometer alternatively.*

### *Resetting the trip meter*

*Keep (B, fig. 6) pressed for more than 2 seconds. When the **TRIP** function is enabled (trip meter), display (LCD 1) will reset.*

### *LCD (2)*

*Turn the key to ON and press (A, fig. 6) to display clock and oil temperature.*

### *Setting the clock*

*Press (A) for at least 2 seconds.*
*Press (B) to set AM/PM. Press (A) to set hours. Use button (B) to change hour value. Press (A) to set minutes.*
*Press (B) to increase the value. Keep the button pressed for more than 5 seconds to proceed faster. Press (A) to quit this function.*

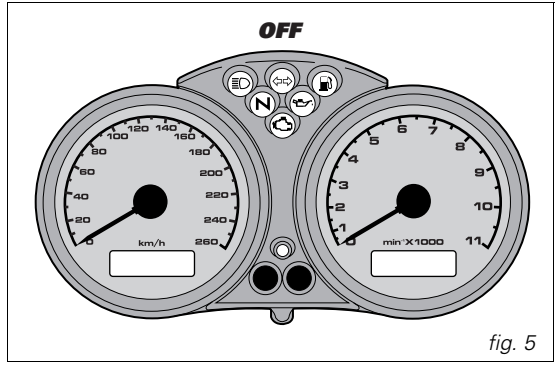



*fig. 5*

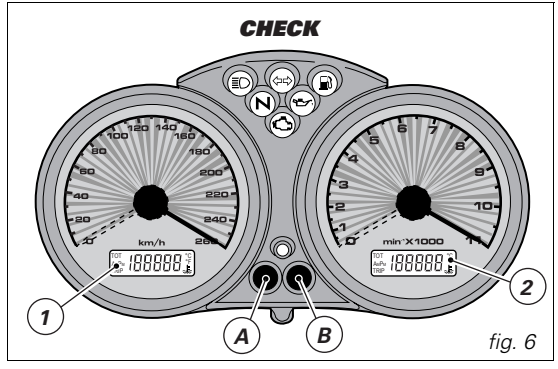



*fig. 6*

***Oil temperature***

*When the oil temperature goes below 50 °C (122 °F), "**LO**" will be displayed. "**HI**" will be displayed when the temperature exceeds 170 °C (338 °F).*

***Fuel light***

*"**FUEL**" will be displayed when the fuel warning light comes on.*

***Maintenance indicator***

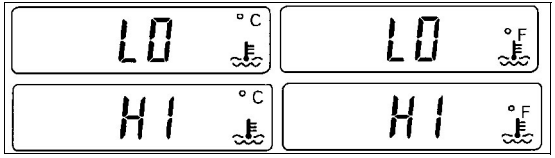
*After the first 1,000 Km/621 mi and then every 10,000 Km/ 6210 mi, "**MAInt**" will be displayed for 5 seconds when turning the key to ON. It reminds you of the routine maintenance servicing to be done.*

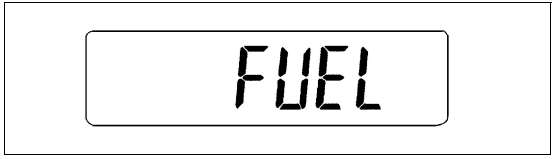
***Backlighting function***

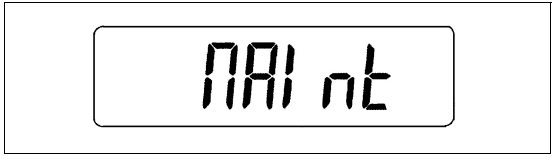
*Turn the key to ON and press (B, fig. 6) within 5 seconds to change instrument panel lighting power.*

***Warning***

*Stop the motorcycle before using the instrument panel controls. Never operate the instrument panel controls while riding.*




E

**The immobilizer system**
*For improved antitheft protection, the motorcycle is equipped with an IMMOBILIZER, an electronic system that inhibits engine operation whenever the ignition switch is turned off.*
*Accommodated in the handgrip of each ignition key is an electronic device that modulates an output signal. This signal is generated by a special antenna incorporated in the switch when the ignition is turned on and changes every time. The modulated signal acts as a password and tells the CPU that an "authorised" ignition key is being used to start up the engine. When the CPU recognises the signal, it enables engine start-up.*



**Keys** *(fig. 7)*
*The Owner receives a set of keys comprising:*
- *1 RED key (A)*
- *2 BLACK keys (B)*

**Warning**
*Red key has a rubber cover for preserving it in perfect conditions and avoiding contact with other keys. Never remove this protection unless really needed.*

*The keys B are regular ignition keys and are used to:*
- *start up the engine*
- *open the lock of the fuel tank filler plug*
- *open the seat lock.*

*The key A performs the same functions as the keys B, and is also used to wipe off and re-program other black keys, if needed.*

**Note**
*The three keys have a small plate (1) attached that reports their identification number.*

**Warning**
*Keep the keys in different places. Store the plate (1) and the key A in a safe place.*
*It is also recommended to use always the same black key to start the bike.*

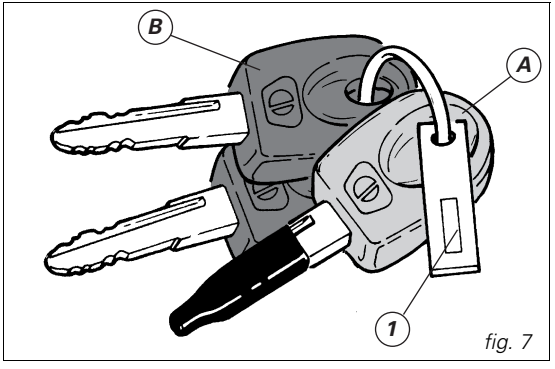


*fig. 7*

### *Code card*

*A CODE CARD (fig. 8) is supplied together with the keys, it indicates the electronic code (A, fig. 9) to be used in case of engine disabled and therefore if engine will not start up after the* ***key-ON****.*

### *Warning*

*Keep the CODE CARD in a safe place. However, it is advisable to keep the electronic code printed on the CODE CARD handy when you ride your motorcycle, in case it is necessary to remove engine block through the procedure that uses the throttle twistgrip.*
*In case of faulty immobilizer system, the following procedure gives the chance to disable "engine block" function -immediately signalled by the orange EOBD warning light (7, fig. 4).*
*But this operation can be carried out only if the electronic code indicated on the code card is known.*

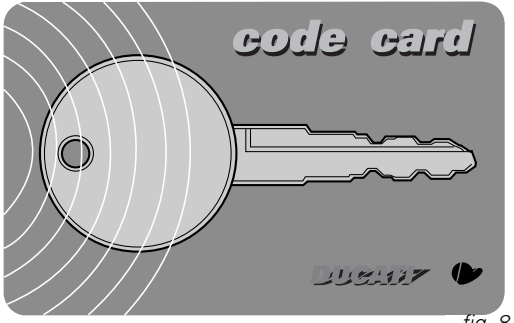



*fig. 8*

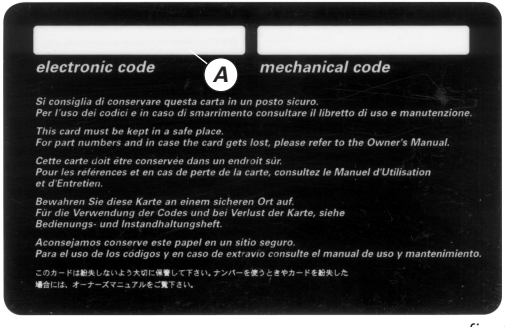



*fig. 9*

### *Procedure to disable immobilizer engine block through throttle twistgrip*

1) *Turn the key to ON and fully open throttle. Keep it open.*
   *The EOBD warning light (7, fig. 4) turns off after 8 seconds.*
2) *Release the throttle as soon as the EOBD warning light turns off.*
3) *EOBD pilot light will flash. It is now necessary to enter the electronic code indicated on the CODE CARD delivered to the customer together with the bike.*
4) *Count as many flashes of the EOBD pilot light (7, fig. 4) as the first digit of the electronic code.*
   *Fully open the throttle for 2 seconds, and release. In this way the input of one figure is acknowledged, EOBD pilot light comes on and stays on for 4 seconds. Carry out the same procedure for the following figures of the code. Failure to comply with this procedure, the EOBD pilot light will flash for 20 times, then will come on steady. Repeat the procedure starting from step (1).*
5) *Release the throttle twistgrip, if the code is correct, the EOBD warning light shall flash signalling that engine block has been disabled. The warning light turns off after 4 seconds.*
6) *If the code is NOT correct, the EOBD warning light stays on and it is then possible to turn the key to OFF and repeat the procedure, starting from point (1), as many times as necessary (infinite).*

### *Note*

*Should the throttle twistgrip be released before the set time, the warning light turns on again. It is then necessary to bring the key to OFF and restart the procedure from point (1).*

***Operation***

*When the ignition key is turned to OFF, the immobilizer inhibits engine operation. When the ignition key is turned back to ON to start the engine, the following happens:*

1) *if the CPU recognised the code, the light (6, fig. 4) on the instrument panel will flash briefly. This means that the immobilizer system has recognised the key code and enabled engine ignition. Press the START button (2, fig. 14.1 - fig. 14.2), to start the engine;*
2) *if light (6, fig. 4) or EOBD light (7, fig. 4) stay on, it means that the code was not acknowledged. When this is the case, turn the ignition key back to OFF and then to ON again. If the engine still does not start, try with another black key. If the other key does not work out either, contact the DUCATI Service network.*
3) *Should the pilot light (6, fig. 4) still be flashing, it means that an immobilizer system fault was reset (e.g. with the overriding procedure through throttle grip). Turn the key to OFF and back to ON, the immobilizer pilot light should go back to its normal operation (see point 1).*

***Warning***

*Any important shock might damage the electronic components fitted into the key.*

*Use only one key during the procedure. Failure to do so might prevent the system from recognising the code of the key in use.*

***Duplicate keys***

*If you need any duplicate keys, contact the DUCATI Service network with all the keys you have left and your CODE CARD.*
*DUCATI Service will program new keys and re-program your original keys, up to 8 keys in total.*
*You may be asked to identify yourself as the legitimate owner of the motorcycle. Be sure you have any documents you might need to this end ready.*
*The codes of any keys not submitted will be wiped off from the memory to make those keys unserviceable in case they have been lost.*

***Note***

*If you sell your motorcycle, do not forget to give all keys and the CODE CARD to the new owner.*

E

### *Key-operated ignition switch and steering lock*

*(fig. 10.1 and fig. 10.2)*
*It is located in front of the fuel tank and has four positions:*

*A) **ON**: lights and engine on;*
*B) **OFF**: lights and engine off;*
*C) **LOCK**: steering locked;*
*D) **P**: parking light and steering lock.*

E

***Note***

*To move the key to the last two positions, press it down before turning it. Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take the key out.*

***Warning***

*This vehicle is equipped with an energy-saving CPU. If the key stays ON for a long period but the ignition button is not pressed within 15 seconds, the CPU will stop operating to avoid current absorption. Move the key to OFF and then to ON again.*

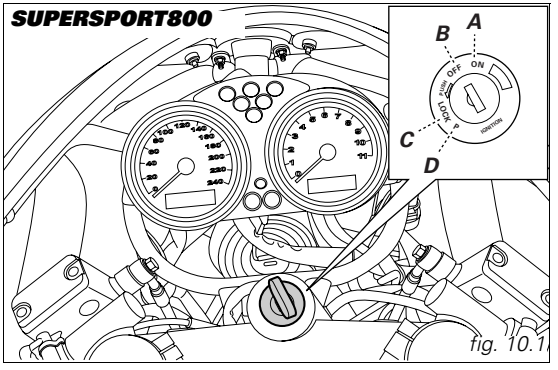


*fig. 10.1*

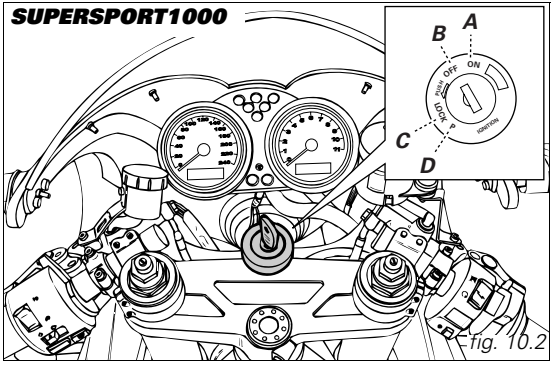


*fig. 10.2*

***Lh switch*** *(fig. 11.1 - fig. 11.2)*

*1) Dip switch, light dip switch, two positions:*
*position ≡D = low beam on;*
*position ≡D = high beam on.*

*2) Switch ⇦⇨ = 3-position turn indicator:*
*centre position = OFF;*
*position ⇦ = left turn;*
*position ⇨ = right turn.*

*To cancel turn indicators, push in once switch returns to central position.*

*3) Button = warning horn.*

*4) Button ≡D = passing.*

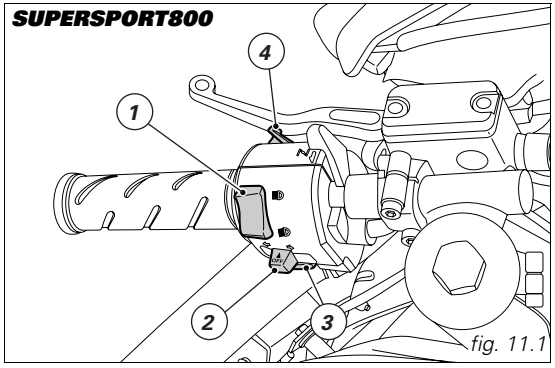


*fig. 11.1*

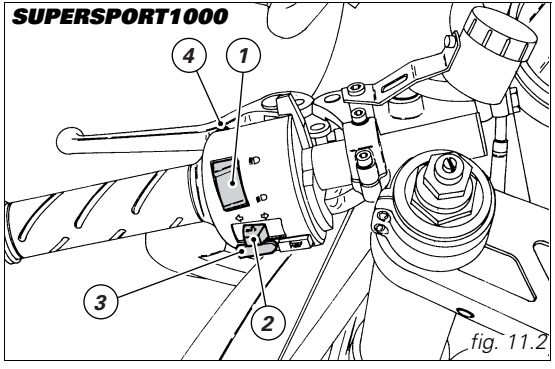


*fig. 11.2*

E

***Clutch lever*** *(fig. 12.1 - fig. 12.2)*
*Lever (1) disengages the clutch. It features a dial adjuster (2) for lever distance from the twistgrip on handlebar (this adjuster is not fitted on the Supersport800 version).*
*To set lever distance from twistgrip, push lever (1) fully forward and turn the dial adjuster (2) to one of its four positions.*
*Remember that position no. 1 gives maximum distance between lever and twistgrip, whereas lever and twistgrip are closest when adjuster is set to position no. 4.*
*When you pull in the lever (1), you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off.*

***Warning***
*Set clutch lever when motorcycle is stopped.*

***Important***
*Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.*

***Note***
*It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).*

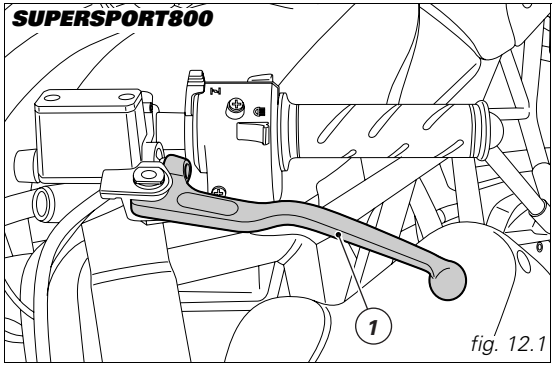


*fig. 12.1*

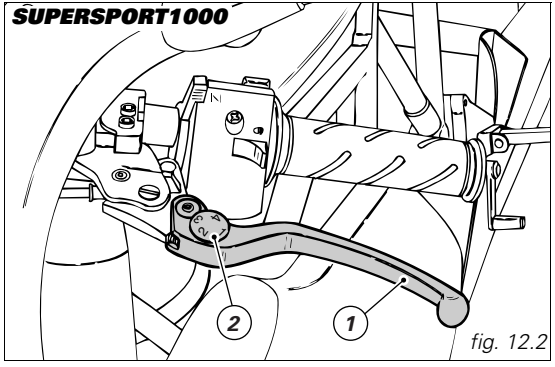


*fig. 12.2*

***Choke lever*** *(fig. 13.1 - fig. 13.2)*
*Use this device to start the engine from cold. It will increase the engine idling speed after starting.*
*Lever positions:*
*A) =closed*
*B) =fully open.*
*The lever can be opened and closed gradually to adjust speed until engine is fully warm (see page 36).*

***Important***
*Never use the cold start device when the engine is warm or leave it open when riding.*

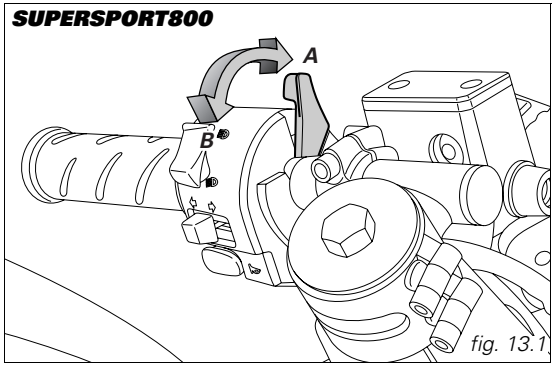


*fig. 13.1*

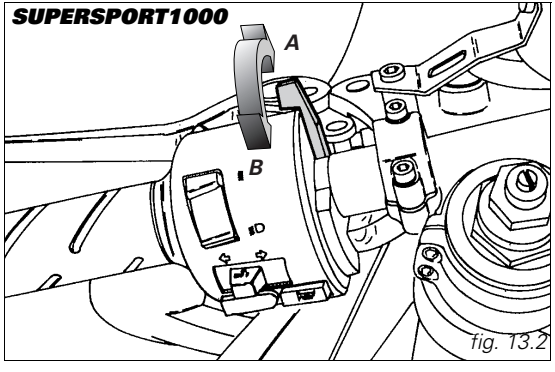


*fig. 13.2*

E

***Rh switch*** *(fig. 14.1 - fig. 14.2)*

*1)* ***ENGINE STOP*** *switch, two positions:*
*position* ⟳ *(**RUN**) = run.*
*position* ⊗ *(**OFF**) = stop.*

***Warning***
*This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the* ⟳ *position to enable starting.*

***Important***
*Stopping the engine using switch (1) when riding with lights on and leaving the ignition key in the ON position, may run the battery flat as the lights will remain on.*

*2) Button* ⏻ *= engine start*

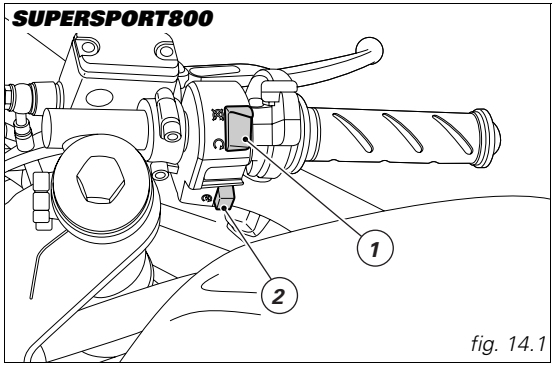


*fig. 14.1*

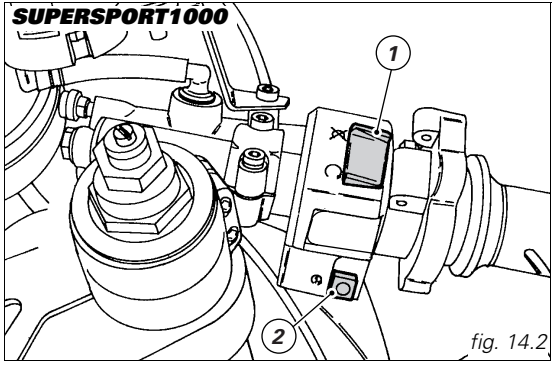


*fig. 14.2*

***Throttle twistgrip*** *(fig. 15.1 - fig. 15.2)*
*The twistgrip (1) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).*

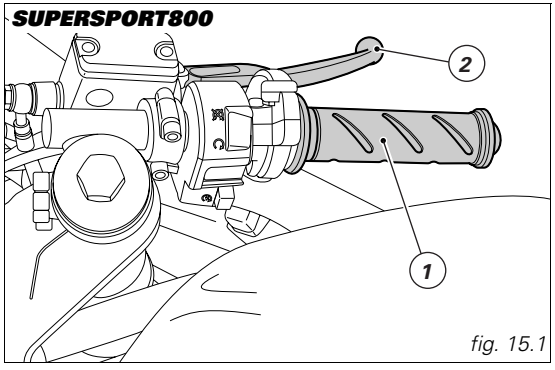


*fig. 15.1*



***Front brake lever*** *(fig. 15.1 - fig. 15.2)*
*Pull in the lever (2) towards the twistgrip to operate the front brake. The system is hydraulically operated and you just need to pull the lever gently.*
*The control lever features a dial adjuster (3) for lever distance from the twistgrip on handlebar (this adjuster is not fitted on the Supersport800 version).*

***Warning***
*Please read the instructions on page 38 before using these controls.*

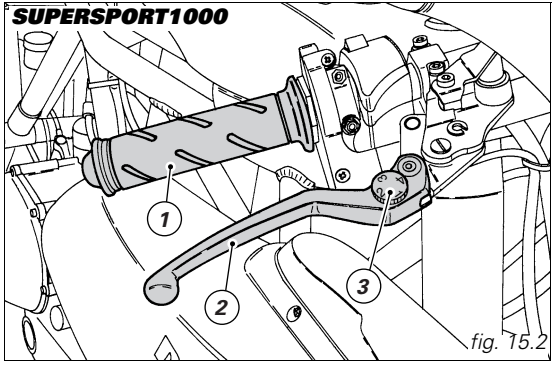


*fig. 15.2*

***Rear brake pedal*** *(fig. 16.1 - fig. 16.2)*
*Push down on the pedal (1) to apply the rear brake. The system is hydraulically operated.*



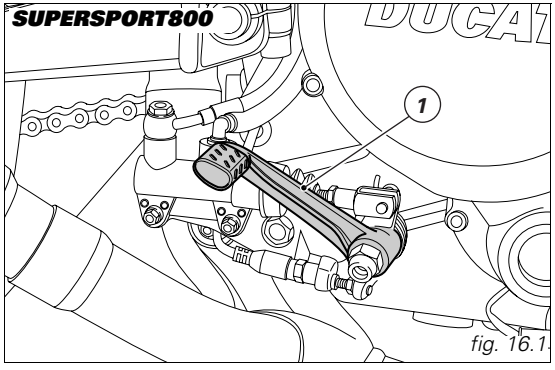


fig. 16.1

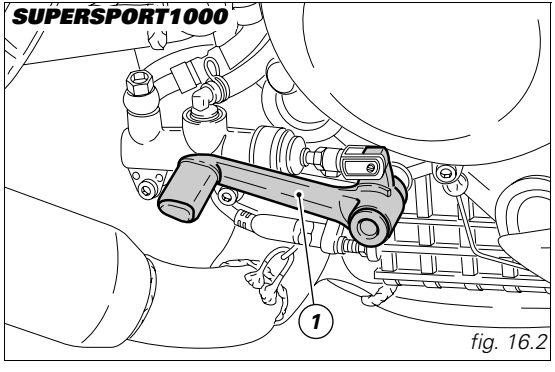


fig. 16.2

***Gear change pedal*** *(fig. 17)*
*Gear change pedal features a rest central position* ***N*** *with automatic spring-back, can move in two ways:*
*down = press down the pedal to engage the 1st gear and to shift down. The* ***N*** *light will go out.*
*up = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear.*
*Each time you move the pedal you will engage the next gear.*

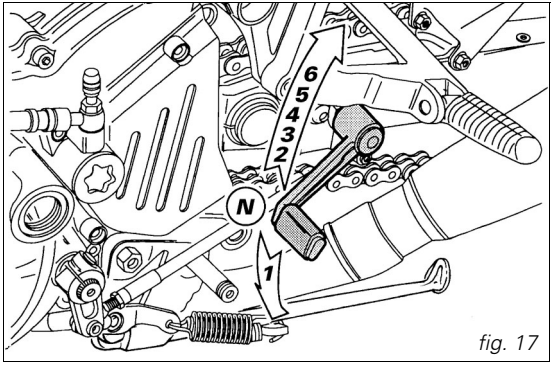


*fig. 17*



***Setting the gear change and rear brake pedals***
*The gear change and rear brake pedals can be adjusted to suit the preferred riding position of each rider.*
*To set the gear change pedal,*
*hold the rod (1) and loosen lock nuts (2) and (3).*

***Note***
*Nut (2) has a left-hand thread.*

*Fit an open-end wrench to hexagonal element of linkage (1) and rotate until setting pedal in the desired position. Tighten both check nuts onto linkage.*

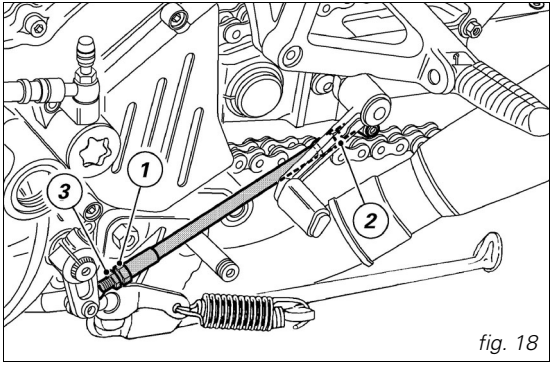


*fig. 18*

*To set the rear brake pedal, loosen check nut (4).*
*Turn pedal travel adjusting screw (5) until pedal is in the desired position.*
*Tighten check nut (4).*
*Work pedal by hand to make sure it has 1.5 - 2 mm free play before brake begins to bite.*
*If not so, set the length of cylinder linkage as follows.*
*Loosen the check nut (6) on cylinder linkage.*
*Tighten linkage into fork (7) to increase play, or unscrew linkage to reduce it.*
*Tighten check nut (6) and check pedal free play again.*

E

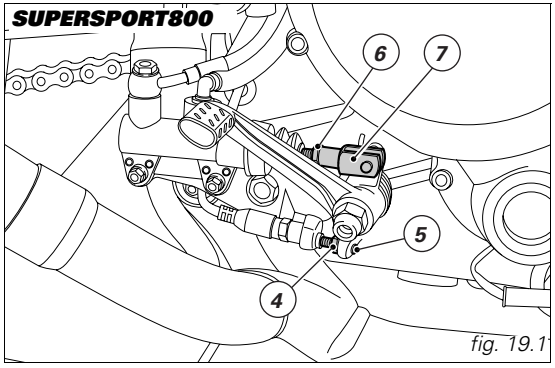


*fig. 19.1*

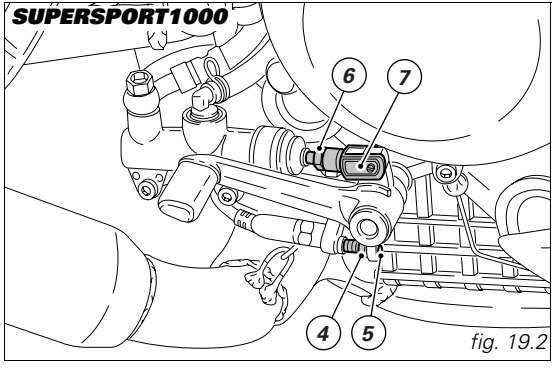


*fig. 19.2*

***Position on the vehicle*** *(fig. 20)*

*1) Tank filler plug*
*2) Seat catch and helmet hooks*
*3) Side stand.*
*4) Rear-view mirrors.*
*5) Front fork adjusters (SUPERSPORT1000).*
*6) Rear shock absorber adjusters.*
*7) Catalyser (not on USA version)*

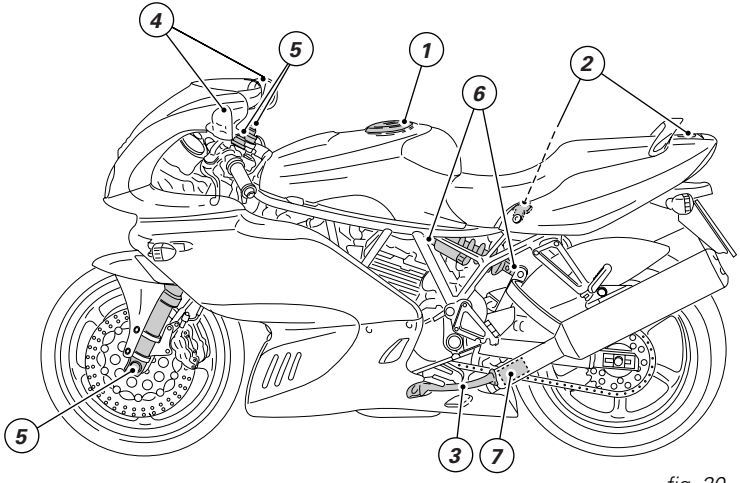



*fig. 20*

***Fuel tank plug*** *(fig. 21)*

***Opening***

*Lift the protection lid (1) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock.*
*Lift the plug.*

***Closing***

*Refit the plug with the key in it and push it down into its seat. Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (1).*

***Note***

*The plug can only be closed with the key in.*

***Warning***

*Always make sure you have properly refitted (see page 40) and closed the plug after each refuelling.*

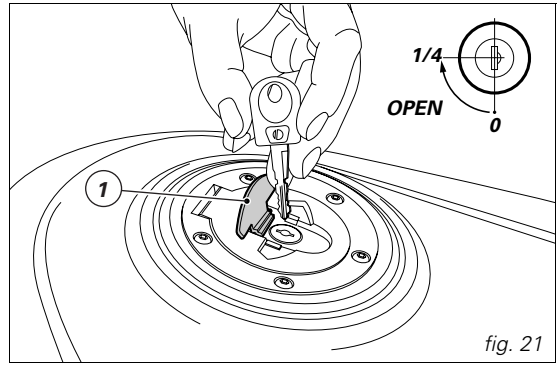


*fig. 21*

### *Seat catch and helmet hooks*

***Opening*** *(fig. 22)*
*Fit the ignition key into the lock (1) and turn the key clockwise until the rear end of the seat lifts up. Pull the seat backwards to slide it off its front holders (3).*
*At the front end of the compartment underneath the seat, there are the helmet hooks (2, fig. 23) for rider and pillion rider helmets. Hook the helmet straps onto the hooks and leave the helmets hanging outside. They will be locked safely when you refit the seat.*

***Warning***
*This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you lose control of the motorcycle.*

***Closing***
*Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat. Slide the front ends (3) of the seat bottom underneath the frame U-bolt and push down on the rear end of the seat until you hear the catch click. Make sure the seat is firmly secured to the frame and take the key out of the lock (1).*

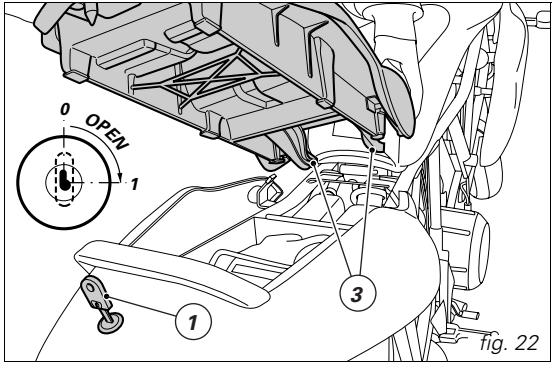


*fig. 22*

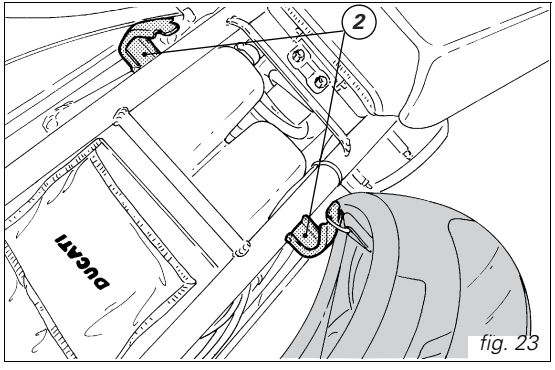


*fig. 23*

***Side stand*** *(fig. 24)*

***Important***
*Before lowering the side stand, make sure that the bearing surface is hard and flat.*

*Do not park on soft or pebbled ground or on asphalt melt by the sun heat and similar or the motorcycle may fall over. When parking in downhill road tracts, always park the motorcycle with its rear wheel facing downhill.*
*To pull down the side stand, hold the motorcycle handlebars with both hands and push down on the thrust arm (1) with your foot until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.*

***Warning***
*Do not sit on the motorcycle when it is supported on the side stand.*

*To move the side stand to its rest position (horizontal position), tilt the motorcycle to the right and, at the same time, lift the thrust arm (1) with your foot.*

***Note***
*Check for proper operation of the stand mechanism (two springs, one into the other) and the safety sensor (2) at regular intervals.*

***Note***
*It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).*

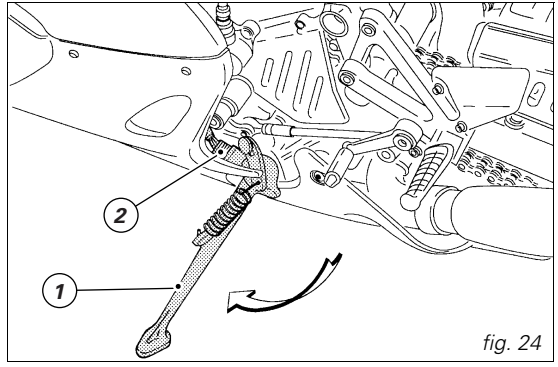


*fig. 24*

***Front fork adjusters (SS1000)*** *(fig. 25)*
*The front fork used on the Supersport1000 model has rebound and compression damping adjusters.*

*This adjustment is done using the outer adjusters:*

*1) to adjust rebound damping;*
*2) to adjust inner springs preload;*
*3) to adjust compression damping.*

*Turn the adjuster (1) on fork leg top with a flat screwdriver to adjust rebound damping.*
*To reach the adjuster (3), insert a screwdriver into the passing hole on the wheel shaft at fork leg axis.*
*As you turn the adjusting screws (1 and 3), you will hear them click. Each click identifies a setting. Turn the screw all the way in to set the hardest damping (position 0). This will be your starting point. Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. 1, 2 and so on.*
*STANDARD factory setting is as follows:*
*compression: 12 clicks;*
*rebound: 11 clicks.*
*spring preload (A): 18 mm*

*Range of adjustment:*
*compression: 16 clicks;*
*rebound: 14 clicks.*
*spring preload (A): 10 - 25 mm*
*To change the preload of the spring inside each fork leg turn the hex. adjuster (2) with a 22-mm hexagon wrench.*

***Important***
*Adjust both fork legs to same settings.*



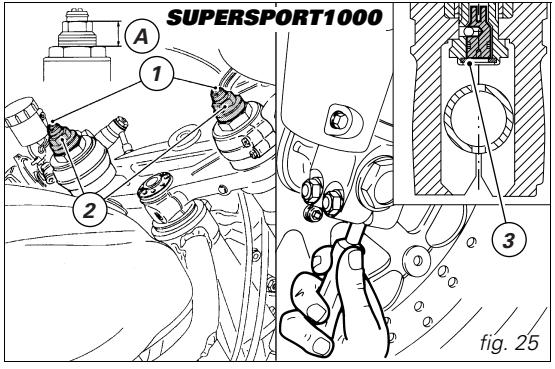


fig. 25

E

***Rear shock absorber adjusters***

*Rear shock absorbers feature spring preload, rebound and compression damping adjusters.*

*The adjuster (1, fig. 27.1 - fig. 26.2) on the shock absorber expansion reservoir - LH side of the frame - controls compression damping.*

*The adjuster (2, fig. 26.1 - fig. 26.2) on the left of the connection holding the shock absorber to the swingarm controls rebound damping.*

*Turn the adjusters (1 and 2) clockwise to increase damping.*

*Two ring nuts (3, fig. 27.1 - fig. 27.2) located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.*

*To change spring preload, slacken the upper ring nut. Then* ***tighten*** *or* ***slacken*** *the lower ring to* ***increase*** *or* ***decrease*** *spring preload. Once preload has been set as required, tighten the upper ring nut.*

***Warning***

*Use a specific pin wrench to turn the preload adjusting nut. Be careful when turning the nut with the wrench, as the pin may slip out of the ring nut recess and you may hurt your hand hitting motorcycle parts.*

***Warning***

*The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.*

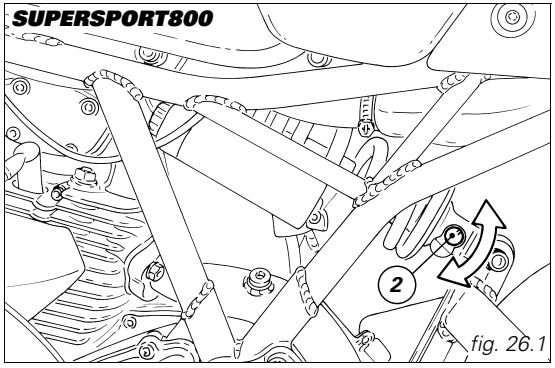


fig. 26.1

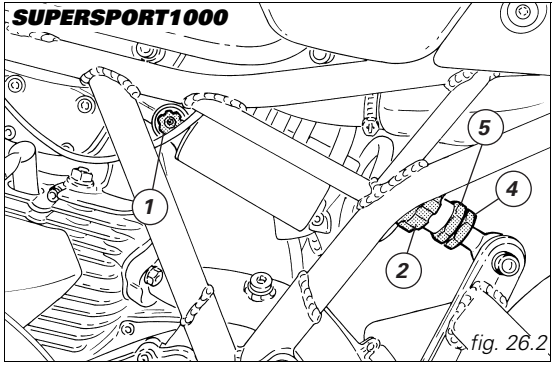


fig. 26.2

***Shock absorber (SS800)***

*STANDARD setting:*

- *Compression damping adjuster (1, fig. 27.1): 25 clicks.*
- *Rebound damping adjuster (2, fig. 26.1): 6 clicks.*

*STANDARD spring length:*
*177 mm*

***Shock absorber (SS1000)***

*The Öhlins shock absorber features also length adjustment. It allows to adjust the seat height regardless the spring preload.*

- *Compression damping adjuster (1, fig. 26.2): 14 clicks.*
- *Rebound damping adjuster (2, fig. 26.2): 9 clicks.*

*Undo lock nut (4, fig. 26.2) and nut (5, fig. 26.2) to change original setting.*
*STANDARD spring length:*
*180.5 mm*

***Warning***
*The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.*

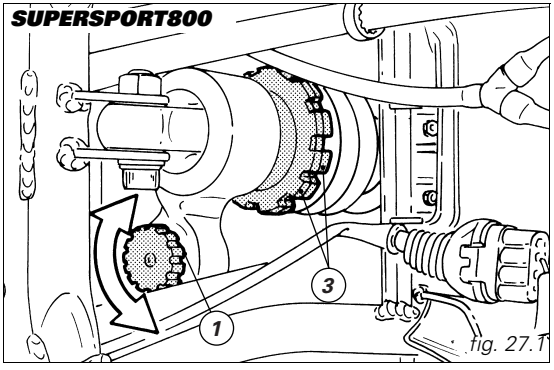


*fig. 27.1*

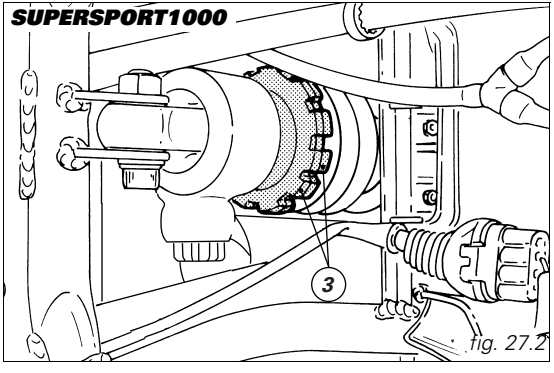


*fig. 27.2*

E

E

### Running-in recommendations

***Maximum rpm*** *(fig. 28)*
*Rotation speed for running-in period and during standard use (rpm)*

*1) Up to 1000 km*
*2) From 1000 to 2500 km*

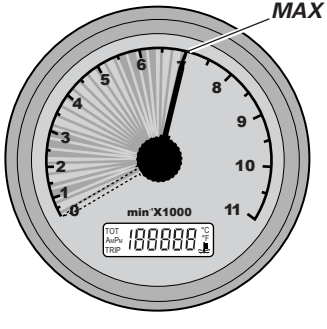



*fig. 28*

***Up to 1000 km***
*During the first 1000 km, keep an eye on the rev counter. It should never exceed*
*5500-6000 rpm.*
*During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, though still within recommended limit.*
*To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.*
*For the first 100 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.*
*For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.*
*Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate as required.*

***From 1000 to 2500 km***
*At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, to never exceed 7000 rpm.*

***Important***

*During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in the Warranty Card should be observed carefully. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor Holding S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.*

*Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.*

### *Pre-ride checks*

***Warning***

*Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.*

*Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:*

***Fuel level in the tank***

*Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 40).*

***Engine oil level***

Check oil level in the sump through the sight glass.
*Top up if needed (page 62).*

***Brake and clutch fluid***

*Check fluid level in the relevant reservoirs.*

***Tyre condition***

*Check tyre pressure and condition (page 60).*

***Controls***

*Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips) and check for proper operation.*

***Lights and indicators***

*Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs (page 55).*

***Key-operated locks***

*Check that fuel filler plug and seat catch locks are closed firmly.*

***Stand***

*Make sure side stand operates smoothly and is in the correct position (page 30).*

***Warning***

*In case of malfunctioning, do not start the motorcycle and call a Ducati Dealer or Authorised Workshop.*

***Starting the engine***

***Note***
*Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.*

***Warning***
*Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding.*

E

***Regular ambient temperature***
*(10 °C/50 °F to 35 °C/ 95 °F):*
1) *Move the ignition key to* ***ON*** *(fig. 29). Make sure both the green light* ***N*** *and the red light on the instrument panel come on.*

***Important***
*The oil pressure light should go out a few seconds after the engine has started (page 11).*

***Warning***
*The side stand must be fully up (in a horizontal position) as its safety sensor prevents engine start when down.*

***Note***
*It is possible to start the engine with side stand down and the gearbox in neutral. When starting the bike with a gear engaged, pull the clutch lever (in this case the side stand must be up).*

2) *Move the cold start lever to the B position (fig. 30.1 - fig. 30.2).*
3) *Check that the stop switch (1, fig. 31.1 - fig. 31.2) is positioned to (RUN), then press the starter button (2, fig. 31.1 - fig. 31.2).*

*This model is equipped with a servoignition system. To achieve assisted engine starting, press the button (2) and release it immediately. Pressing the button (2) operates automatic engine starting for a maximum period of time that varies depending on engine temperature. When the engine has started, the system prevents the starter motor from turning over. If the engine fails to start, allow at least 2 seconds before pressing the starter button (2) again.*
*Let the engine start without using the throttle control.*

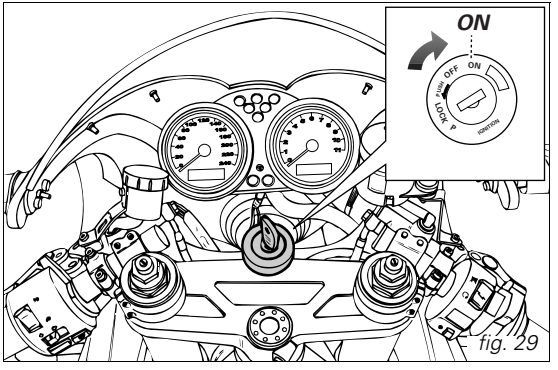


*fig. 29*

***Important***

*Never operate the electric start button more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.*

*4) Move the cold start lever to the vertical position (A) to let engine idle at about 1400-1500 rpm.*

***Important***

*Do not rev up the engine when it is cold. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.*

*5) As the engine warms up, move the cold start lever gradually towards the vertical position (A). Once fully warm, the engine should hold idling rpm with the cold start shut down.*

***High ambient temperature (over 35 °C/95 °F):***

*Follow the same procedure for "Regular ambient temperature", however, do not use the cold start device.*

***Cold ambient temperature (below 10 °C/50 °F):***

*Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up (see step 5).*

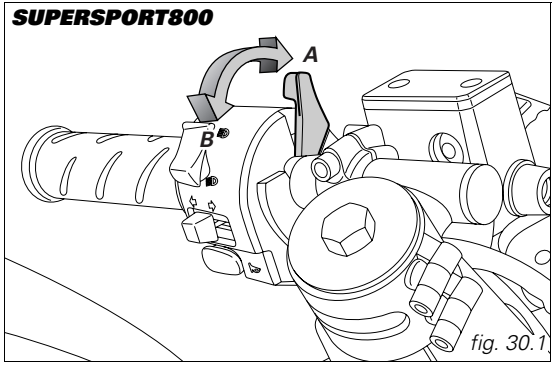


*fig. 30.1*

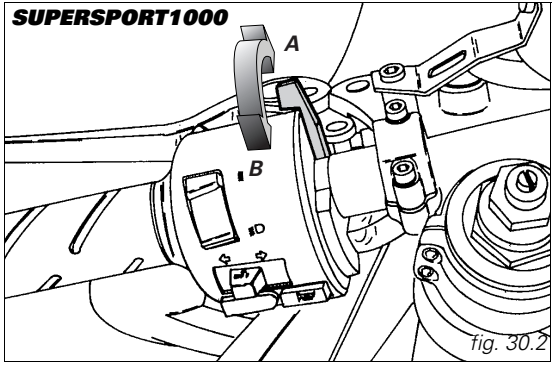


*fig. 30.2*

E

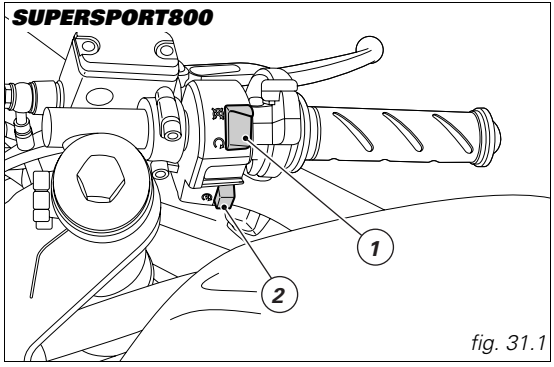



fig. 31.1

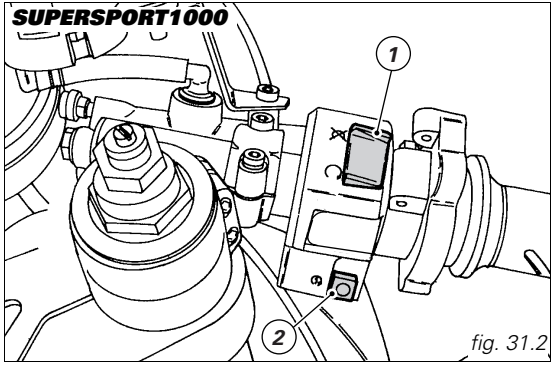



fig. 31.2

### *Moving off*

*1) Disengage the clutch squeezing the control lever.*
*2) Push down on gear change lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear.*
*3) Speed up engine, by turning the throttle twistgrip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.*
*4) Let go of clutch lever and speed up.*
*5) To shift up, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch, lift the gear change lever and let go of clutch lever.*

*To shift down, release the twistgrip, pull the clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronise, shift down and release the clutch.*
*The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the motorcycle tends to slow down, so you will avoid stressing the engine and the motorcycle abnormally.*

### *Important*

*Avoid harsh accelerations, as this may lead to misfiring and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.*

### *Braking*

*Slow down in time, shift down to engine-brake first and then brake applying both brakes. Pull the clutch lever before stopping the motorcycle, to avoid sudden engine stop.*

### *Warning*

*Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.*
*Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and lose control of the motorcycle.*
*When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Always use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.*
*When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking. Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.*
*Underinflated tyres reduce braking efficiency, handling accuracy and stability in a bend.*

### *Stopping the motorcycle*

*If you let go of the throttle twistgrip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop. To switch the engine off, simply turn the key to* ***OFF*** *(page 18).*

### *Important*

*Never leave the key in the* ***ON*** *position when engine is stopped, or this will damage the electric components.*

**Parking**

*Stop the motorcycle, then put it on the side stand (see page 30).*
*Turn the handlebar fully left and block it by pushing in the ignition key and turning it to the* ***LOCK*** *position.*
*If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat.*
*You may leave the parking lights on by turning the key to position* ***P****.*

E

**Important**

*Do not leave the key turned to* ***P*** *for long periods or the battery will run down. Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.*

**Warning**

*The exhaust system might be hot, even after engine is switched off; pay particular attention not to touch exhaust system with any body part and do not park the vehicle next to inflammable material (wood, leaves etc.).*

**Warning**

*Using padlocks or other locks designed to prevent motorcycle motion, such as brake disc locks, rear sprocket locks, and so on is dangerous and may impair motorcycle operation and affect the safety of rider and passenger.*

**Refuelling**

*Never overfill the tank when refuelling.*
*Fuel should never be touching the rim of filler recess (fig. 32).*

**Warning**

*Use low-lead fuel having at least 95 fuel octane rating.*
*Be sure there is no fuel trapped in the filler recess.*

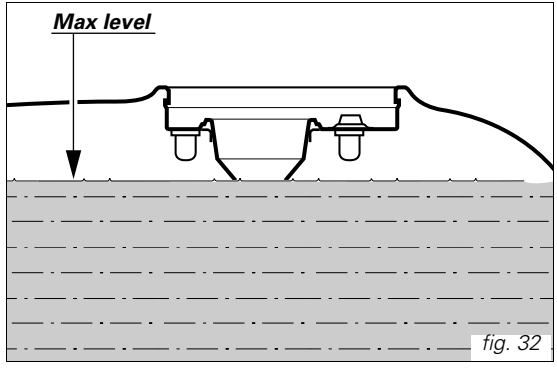


fig. 32

***Tool kit and accessories*** *(fig. 33)*
*Accommodated in the compartment under the seat is a bag (1) holding:*
*an Owner's manual*
*a helmet fastening cable*
*a tool kit for usual maintenance and checks stored in the top pocket.*

*To reach this compartment, the seat must be removed by opening the catch (page 29).*

***Tool kit*** *(fig. 34)*
*holds:*
*box wrench for spark plugs (2);*
*tommy bar (3);*
*double-bit screwdriver (4).*
*helmet cable (5).*

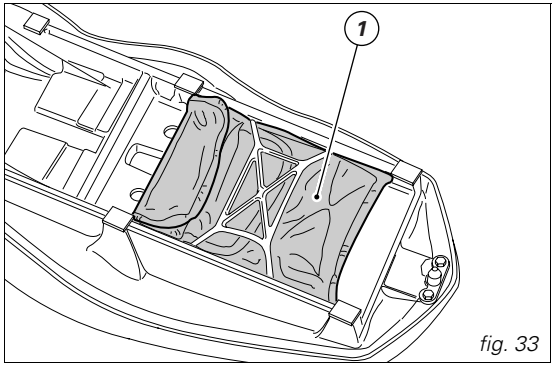


fig. 33

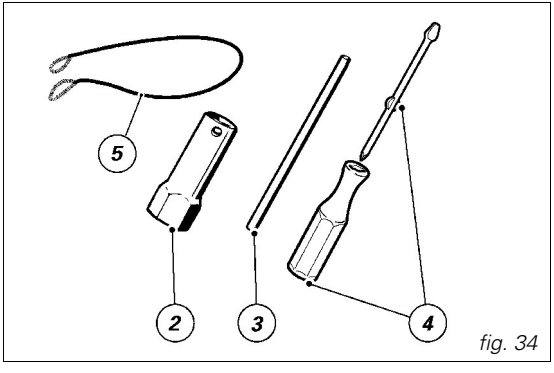


fig. 34

E

### Removing the fairing

*Some servicing operations need the motorcycle fairing to be removed.*

**Warning**

*Firmly secure all removed parts when refitting them, otherwise some of them might suddenly come off when riding and you may lose control of your motorcycle.*

**Important**

*At reassembly always use nylon washers when tightening fastening screws, not to damage painted parts and Plexiglas windscreen of headlight fairing. Some fastening screws are of the self-tapping type; do not overtighten, otherwise threading might damage and screws would not be tightened properly next time.*

### Side body panels

*Unscrew the three screws (1) that hold each body panel to the headlamp fairing.*
*Unscrew the screw (2) that holds each body panel to the frame.*

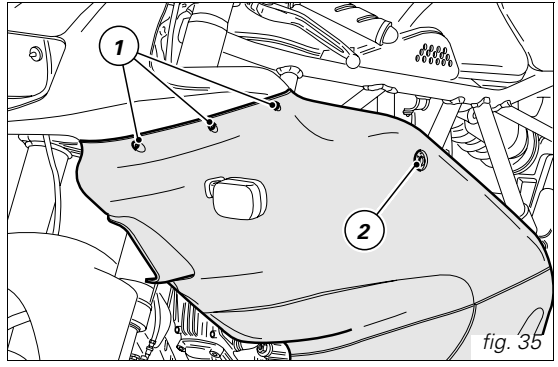


fig. 35

*Unscrew the screw (3) that holds the left body panel to the side stand fixing plate. Unscrew the screw (4) that holds the right body panel to the rear brake pedal shaft. Disconnect the indicator connectors.*
*Unscrew the four screws (5) that join the body panels together at the bottom end and remove the body panels. Omit this latter step if you wish to remove both body panels together. Simply slide them off from under the motorcycle. Be sure not to force them apart to avoid damage.*

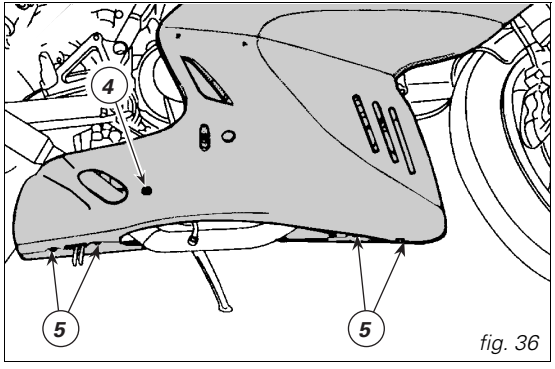


*fig. 36*

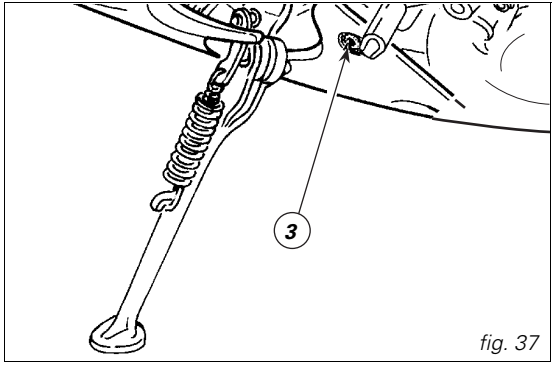


*fig. 37*

E

***Headlight fairing***

*Unscrew the two nuts (1, fig. 38) that hold the rear view mirrors to the headlamp fairing. Remove the rear view mirrors.*

*Unscrew the three screws (2, fig. 39) that hold each body panel to the headlight fairing. Move the body panels slightly apart and unscrew the four screws (3, fig. 40) that fix the headlamp fairing to headlamp subframe on both sides.*

*Lift the headlamp off its front fastening pin (4, fig. 39) and over the headlamp.*



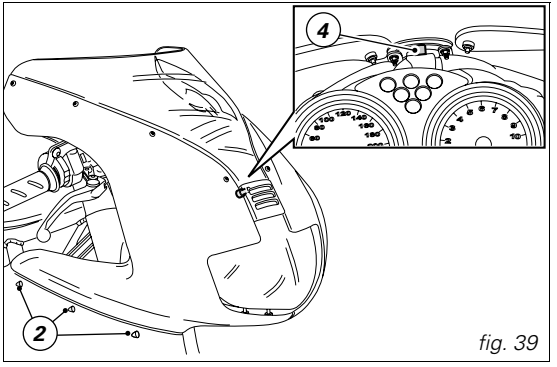



fig. 39

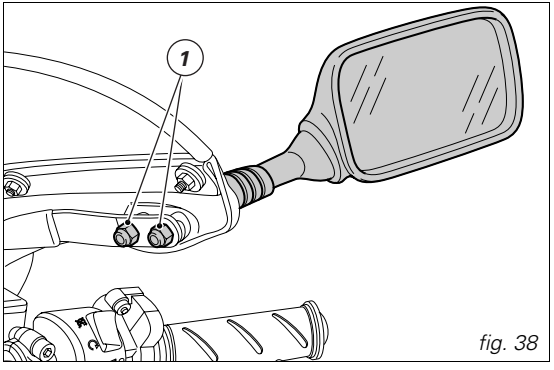



fig. 38

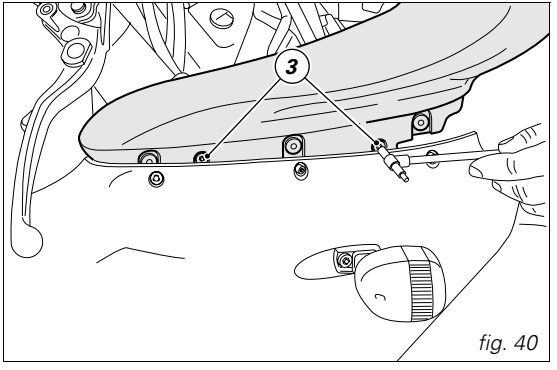



fig. 40

***Lifting the fuel tank*** *(fig. 41 - fig. 42)*
*Remove the seat (see page 29).*
*Pull the clip (1, fig. 41) upwards to disengage it from the tank catch.*
*Lift the tank and unhook the service rod (2, fig. 42) from its retainer (3).*
*Place the tank onto the rod (2) fitting rod end into the hole in frame cross-member.*

*When you are finished, reverse the above procedure to refit all the parts you have removed.*

***Warning***
*Make sure the fuel in the tank is less than 4 litres (the reserve light on the instrument panel should be on) or fuel may leak out through the filler plug breather.*
*Lift the tank just enough to pull out service rod. Do not lift the tank exceedingly or you may damage the fuel sensor wire and the fuel lines.*
*When lowering the tank, be sure the fuel lines are not squeezed and the fuel sensor wire is not pushed too close to vertical cylinder head.*

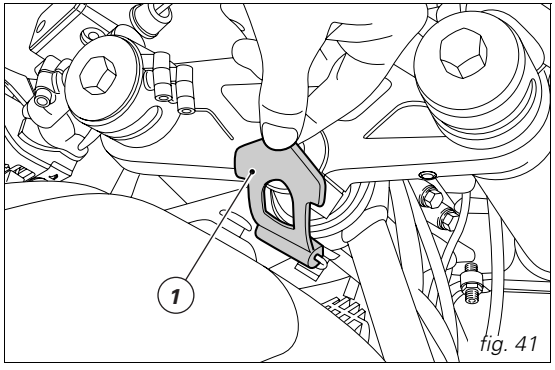


*fig. 41*

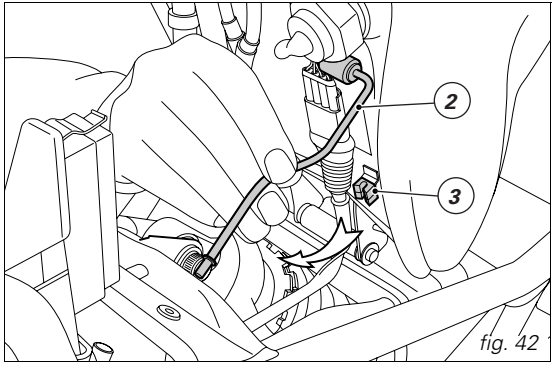


*fig. 42*

E

***Changing the air filter*** *(fig. 43 - fig. 44)*
*Replace air filter at the required intervals shown in the routine maintenance chart (see Warranty Card). The air box is accessible after lifting the fuel tank.*
*Undo the clips (1) of the cover on both sides of the air box, then remove cover (2).*
*Remove the filter (3, fig. 44) and fit a new one.*

***Important***
*A dirty filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul the spark plugs.*
*Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.*

*Install the filter properly into its seat in the air box as shown in figure 44 and refit all the parts you have removed.*

***Important***
*If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals (see Warranty Card).*

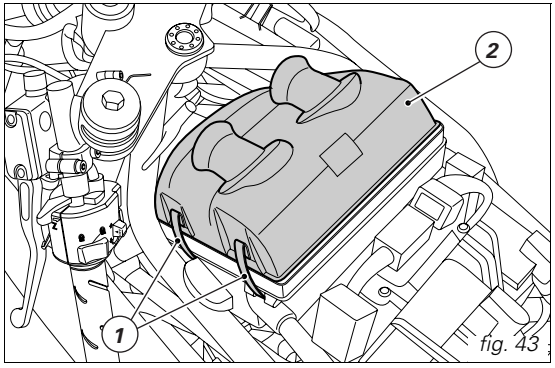


*fig. 43*

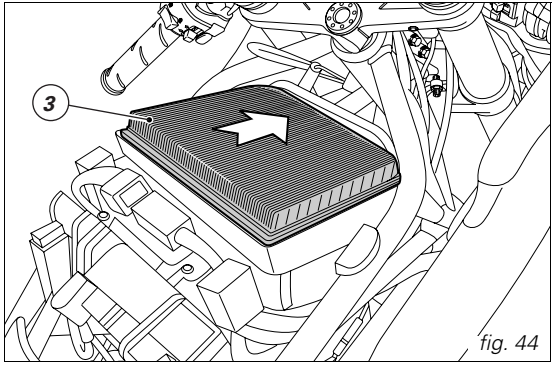


*fig. 44*

### *Checking brake and clutch fluid level*

*Fluid level should never fall below the MIN mark on each reservoir (fig. 45.1 to 47).*
*If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the system involved.*
*Brake and clutch fluid must be topped up and changed at the intervals specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card) by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.*

### *Important*

*It is recommended all brake and clutch lines be changed every four years.*

### *Brake system*

*If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and any air drained out of the circuit.*

### *Warning*

*Brake and clutch fluid will damage paintwork and plastic parts if accidentally spilled.*
*Hydraulic oil is corrosive; it may cause damage and lead to severe injuries.*
*Never mix different quality oils.*
*Check seals for proper sealing.*

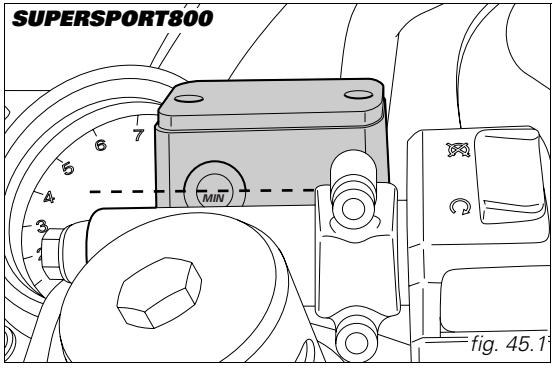


fig. 45.1

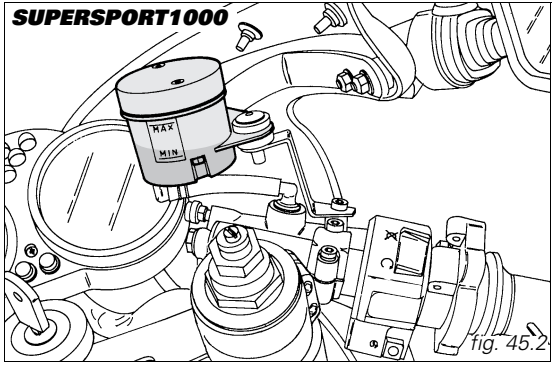


fig. 45.2

E

***Clutch system***

*If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer or an Authorised Workshop to have the system inspected and air drained out.*

***Warning***

*Clutch fluid level will increase as clutch plate friction material wears down. Do not exceed specified level (3 mm above minimum level).*

E

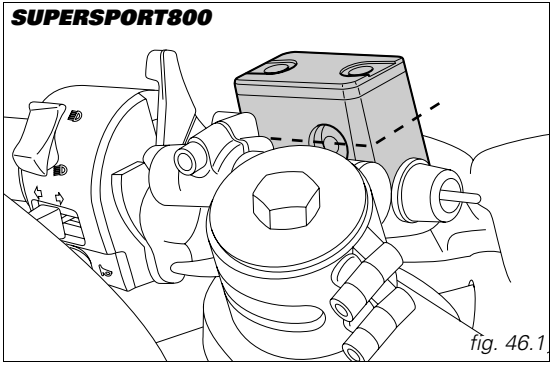



*fig. 46.1*

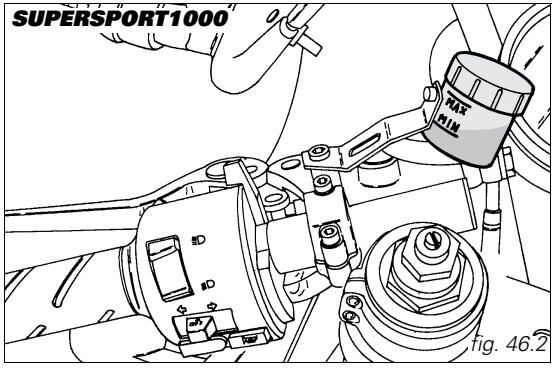



*fig. 46.2*

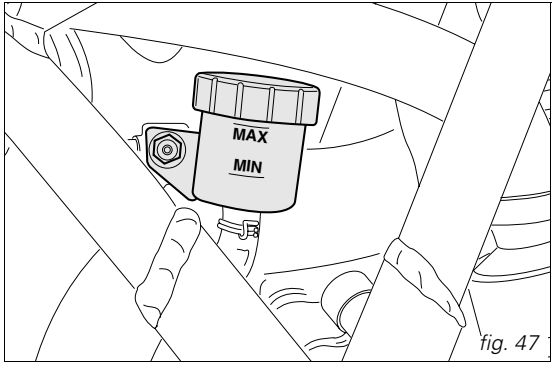



*fig. 47*

***Checking brake pads for wear*** *(fig. 48)*

***Front brake***

*To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition.*

***Rear brake***

*The friction material on each pad should be at least 1 mm thick.*

***Important***

*Have the brake pads replaced at a Ducati Dealer or Authorised Workshop.*

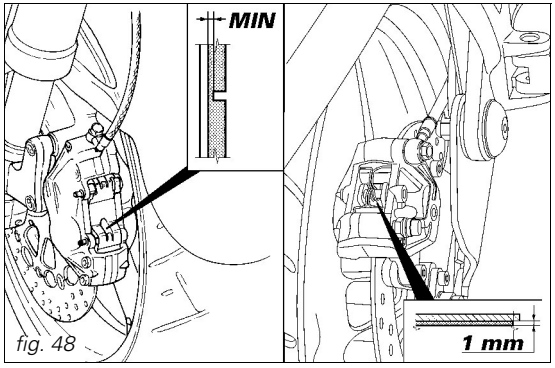


*fig. 48*

E

### *Lubricating cables and joints*

*The condition of the outer sheaths of the throttle and cold start cables should be checked at regular intervals. The sheaths should show no signs of squeezing or cracking. Work the controls to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by a Ducati Dealer or Authorised Workshop.*

*To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cables with SHELL Advance Grease or Retinax LX2 at regular intervals.*

*For the throttle cable, it is best to remove the cover (1, fig. 49) by unscrewing the two fastening screws (2) and then grease the cable end and the pulley.*

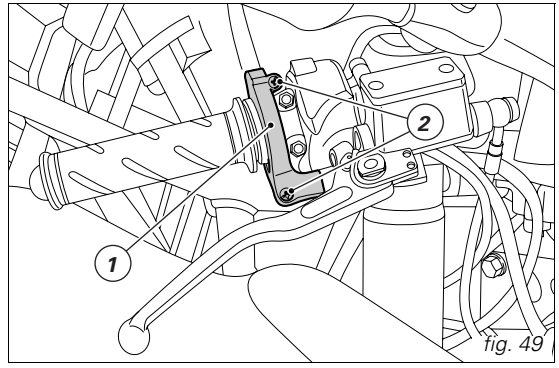


fig. 49

**⚠ *Warning***

*When refitting the cover, be sure to slide the cable properly onto the suitable pulley and inside the guide in the cover (3, fig. 50).*

*Refit the cover and tighten the screws (2).*

*To ensure smooth operation of side stand joint, clean off any dirt and apply SHELL Alvania R3 at all points exposed to friction.*

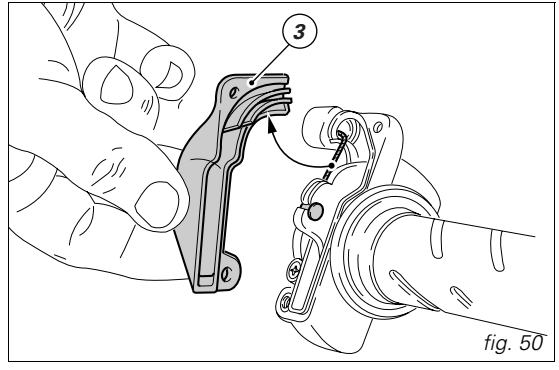


fig. 50

### *Throttle cable adjustment*

*The throttle twistgrip must have a free play of* ***1.5 - 2 mm*** *measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (1, fig. 50.1 and fig. 50.2) provided on the throttle control.*

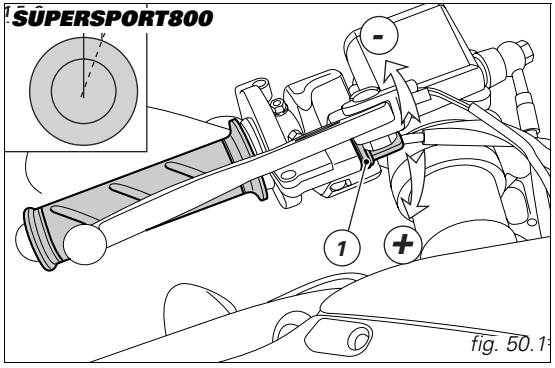


fig. 50.1

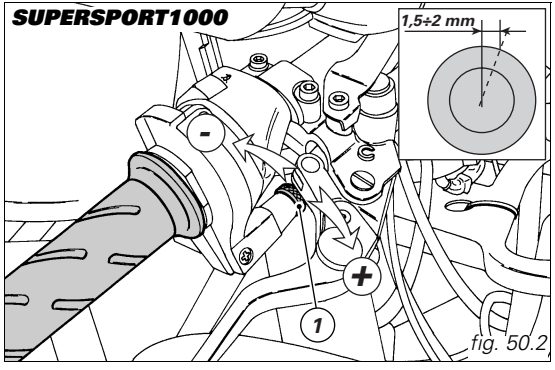


fig. 50.2

E

***Charging the battery*** *(fig. 51)*
*Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle.*
*Always disconnect the black negative terminal (**-**) first, and then the red positive terminal (**+**).*
*Undo the straps (1) and remove the battery.*

***Warning***
*Batteries develop explosive gases: keep it away from heat sources.*

*Charge the battery in a ventilated room.*
*Connect the battery charger leads to the battery terminals (red to positive terminal **+**, black to negative terminal **-**).*

***Important***
*Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells.*
***Always connect the red positive terminal first.***

***Warning***
*Keep the battery out of the reach of children.*

*Charge the battery at 1 A for 5-10 hours.*

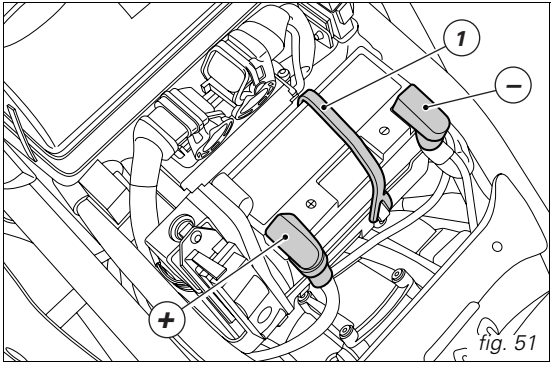


*fig. 51*

***Chain tensioning***

*Turn the rear wheel slowly until you find the position where chain tension is tightest.*
*Put motorcycle on the side stand and push the chain up pressing with a finger at mid-length of swingarm. The lower stretch of chain must have a slack of*
***25-30 mm.***
*Chain tension (SUPERSPORT800) is adjusted as follows: Slacken the nut (1, fig. 53.1) of the wheel shaft, tighten (turn clockwise) or slacken the screw (2) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.*
*To adjust chain tension on SUPERSPORT1000 model, slacken the nuts (1, fig. 53.2) on both sides of wheel shaft. Slacken the check nut (2) and slacken (turn anticlockwise) or tighten the screw (3) on either side of the swingarm equally to increase or reduce chain tension. If you are slackening the chain, you will have to push the wheel forward.*

***Important***

*Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.*

*Make sure you have adjusted to the same setting marks on both sides of the swingarm. Refer to pointer on slider (4, fig. 53.1 - fig. 53.2). This will ensure perfect wheel alignment.*

*Grease the thread of the wheel shaft nut (1) with SHELL Retinax HDX2 grease and torque nut to 72 Nm.*
*Grease the threads of adjusting screws (3) with SHELL Alvania R3 grease and torque check nuts (2) to 8 Nm.*

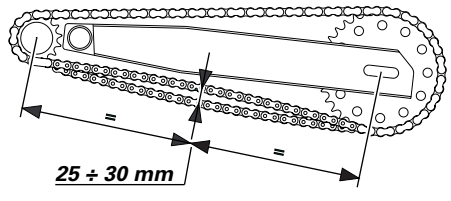



*fig. 52*

E

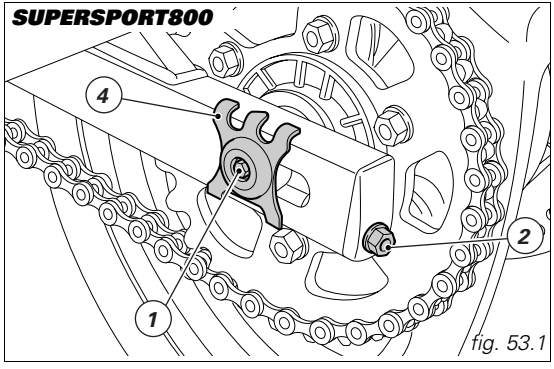


fig. 53.1

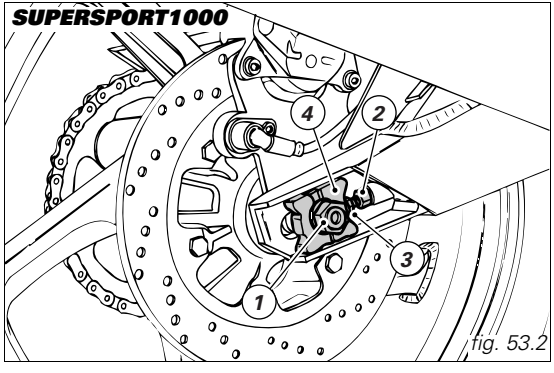


fig. 53.2

### *Chain lubrication*

*The chain fitted on your motorcycle has O-rings that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts.*
*The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for O-ring chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry or dry it using absorbent material and apply SHELL Advance Chain or Advance Teflon Chain on each link.*

### *Important*

*Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.*

***Replacing bulbs***

*Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on the Electric System for that lighting device (page 73). Always test the new lamp before refitting the parts you have removed.*

***Headlight***

*To gain access to headlamp bulbs you will need to work behind the headlamp fairing.*
*Remove connector (1, fig. 54) from the bulb.*
*Pull the tab (A) to remove the protective cap.*
*Release the clip (2, fig. 55) that holds the bulb in place and take the bulb out of its socket. Fit a new bulb.*

***Note***

*Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.*

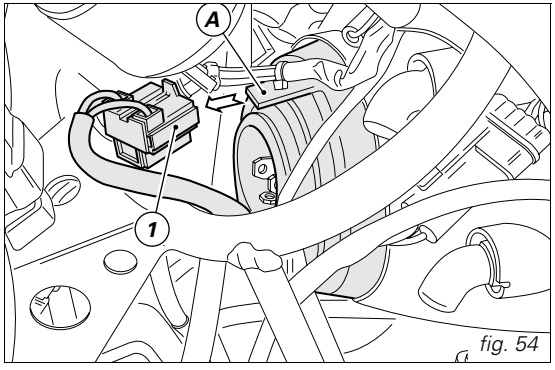


fig. 54

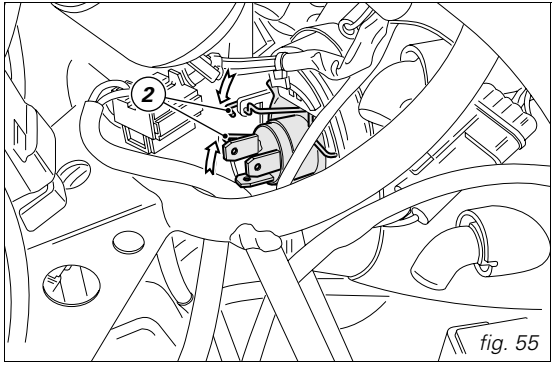


fig. 55

E

***Reassembly***

*Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment.*
*Hook the clip (2) to the headlamp holders; reconnect the connector (1) you have detached previously and refit the rubber cover.*

*The parking light bulb is fitted on the top section of the headlamp body. To change it, pull out the bulb holder (3, fig. 56) from headlamp body.*
*Remove the bulb and fit a new one.*

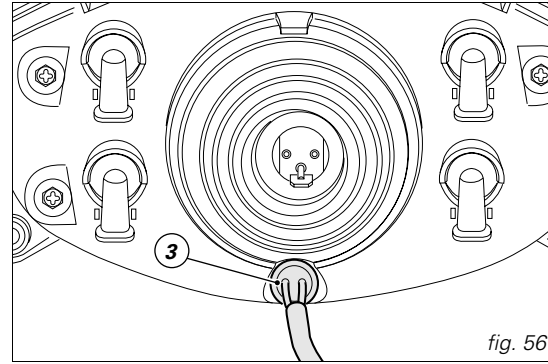


*fig. 56*

***Turn indicators*** *(fig. 57)*
*Remove the screw (1) and detach the glass (2) from the indicator body holder.*
*The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks. Refit the glass sliding the small tab (A) into the suitable slot in the indicator body and tighten the screw (1).*

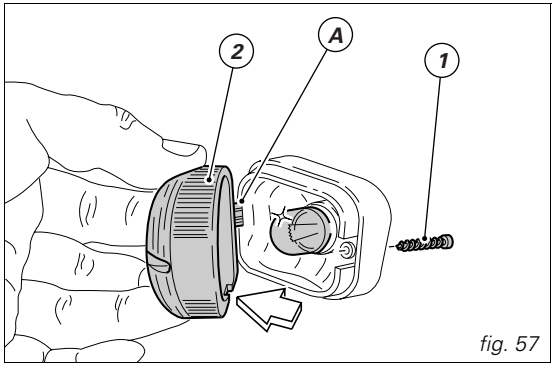


*fig. 57*

***Number plate light*** *(fig. 58)*
*To expose the number plate bulb, withdraw the bulb holder from the number plate holder, then extract the bulb and replace it.*

***Note***
*The bulb holder has a tag (A, fig. 58) to aid removal from number plate holder without risking to tear the cables.*

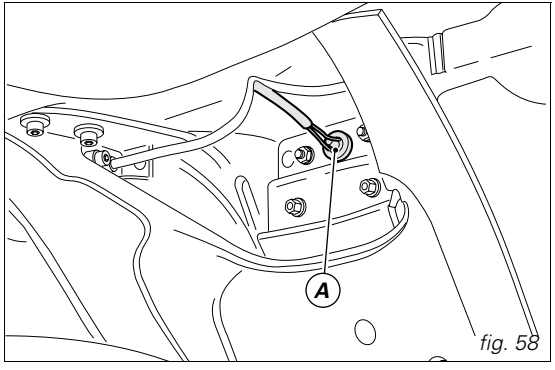


*fig. 58*

***Stop light***

*To replace the stop and parking light bulb, unscrew the two screws (1, fig. 59) that secure the glass and remove glass. The bulb is of the banjo-type: press and rotate anticlockwise to remove; fit the spare bulb by pressing and turning clockwise until it clicks (fig. 60). Refit the glass and tighten the screws (1).*



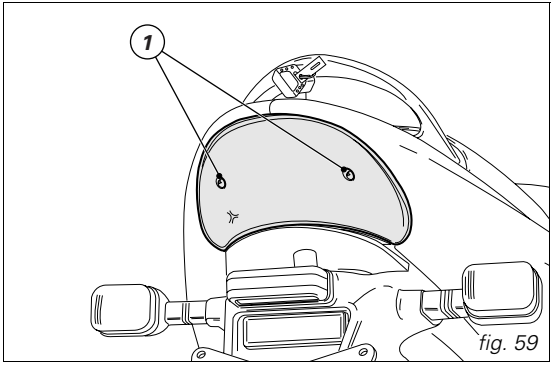



*fig. 59*

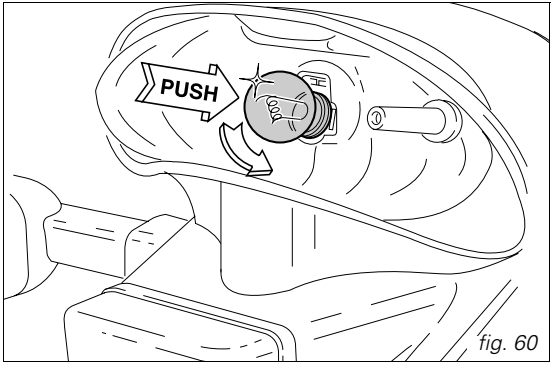



*fig. 60*

***Beam setting*** *(fig. 61)*
*When checking beam setting, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of motorcycle. If possible, perform this check in dim light.*
*Switch on the low beam.*
*The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp centre.*

***Note***
*The procedure described here is in compliance with the Italian Standard establishing the maximum height of the light beam.*
*Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.*

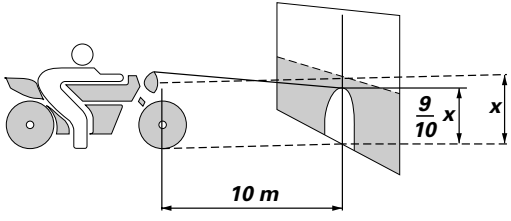


*fig. 61*

***The height of the light beam*** *can be corrected using the screw (1, fig. 62) on the left side of the headlamp. Turn the screw clockwise to lower the beam, anticlockwise to raise it.*

***The side position of the headlamp*** *is adjusted using the adjusting screw (2, fig. 62) on the right side of the headlamp. Turn the screw clockwise to move the beam to the right, anticlockwise to move it to the left.*



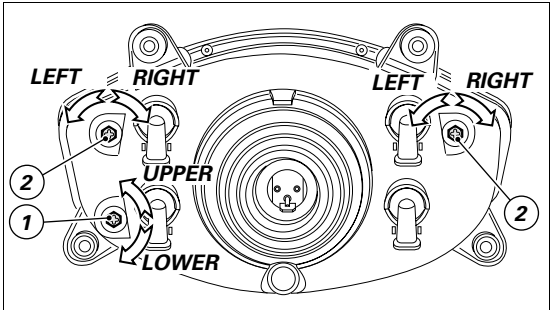



*fig. 62*

***Tyres***
*Front tyre pressure:*
*2.1-2.2 bar*
*Rear tyre pressure:*
*2.1-2.3 bar*

*As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.*

***Important***
*Check and set tyre pressure when tyres are cold.*

*To avoid front wheel rim distortion, when riding on bumpy roads, increase front tyre pressure by 0.2 - 0.3 bar.*

***Tyre repair or replacement***

*In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.*

***Warning***

*A tyre must be replaced when punctured. Replace tyres with recommended standard tyres only. Be sure to tighten the valve caps securely to avoid leaks when riding. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.*

*After replacing a tyre, the wheel must be balanced.*

***Important***

*Do not remove or shift the wheel balancing weights.*

***Note***

*Have the tyres replaced at a Dealer or Authorised Workshop. Correct removal and installation of the wheels is essential,*

***Minimum tread depth***

*Measure tread depth (S, fig. 63) at the point where tread is most worn down.*
*It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.*

***Important***

*Visually inspect the tyres at regular intervals for detecting cracks and cuts, especially on the side walls, bulges or large spots that are indicative of internal damage. Replace them if badly damaged.*
*Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.*

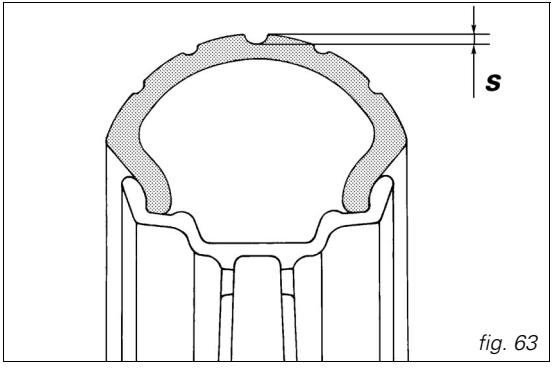


fig. 63

***Checking engine oil level*** *(fig. 64)*
*Engine oil level can be checked through the sight glass (1) provided on the clutch cover.*
*When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.*
*Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine. Oil level should be between the marks on the sight glass.*

*Top up oil level with SHELL Advance Ultra 4, if low.*
*Undo the filler plug (2) and top up to correct level. Refit the plug.*



***Important***
*Engine oil and oil filters must be changed by a Ducati dealer or authorised workshop at regular intervals, as specified in the routine maintenance chart (see Warranty Card).*

***Viscosity***
*SAE 10W-40*
*The other viscosity degrees indicated in the table can be used if the local average temperature is within the limits specified for that oil viscosity.*

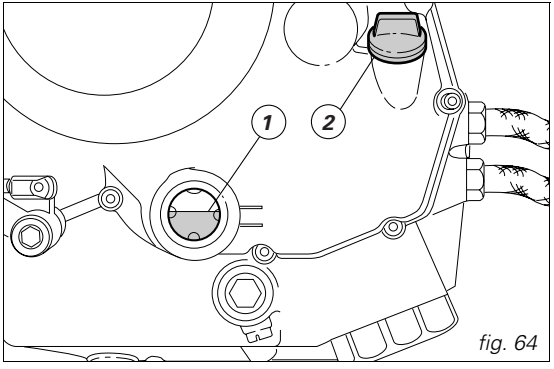
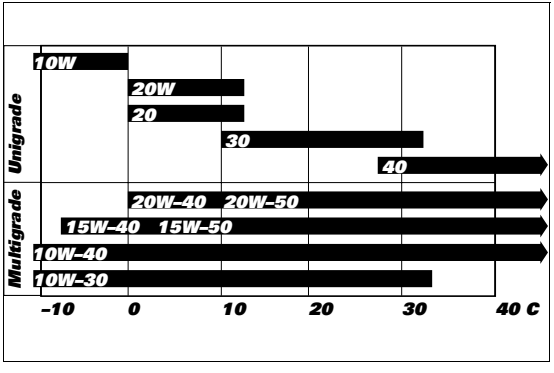


fig. 64



***Cleaning and replacing the spark plugs*** *(fig. 65)*
*Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals.*
*This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition.*
*Remove the l.h. fairing, remove the spark plug caps and spark plugs from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.*
*Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition.*

*If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer or authorised workshop.*
*Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.*
*Check electrode gap: it should be* ***0.6-0.7 mm***.

***Important***
*If the gap needs adjusting, be very careful when bending the side electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.*
*Clean the electrode and the insulating material accurately using a small metal brush and check seal condition.*

*Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.*

*Refit spark plug into cylinder head. Tighten until thread is fully into the head. Tighten the spark plug to 20 Nm.*
*If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.*

***Important***
*Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened properly.*



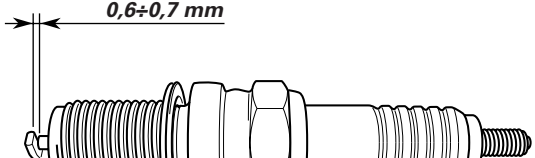


fig. 65

### *Cleaning the motorcycle*

*To preserve the finish of metal parts and paintwork, wash and clean your motorcycle at regular intervals, anyway according to the road conditions you ride in. Use specific products only. Prefer biodegradable products. Avoid aggressive detergents or solvents.*

**E**

**Important**

*Do not wash your motorcycle right after use. When the motorcycle is still hot, water drops will evaporate faster and spot hot surfaces.*
*Never clean the motorcycle using hot or high-pressure water jets. Cleaning the motorcycle with water cleaners may lead to seizure or severe failure of front fork, wheel hub assembly, electric system, front fork seals, air inlets or exhaust silencers and adversely affect the operation of motorcycle safety features.*

*Clean off stubborn dirt or exceeding grease from engine parts using a degreasing agent. Be sure to avoid contact with drive parts (chain, sprockets, etc.)*
*Rinse with warm water and dry all surfaces with chamois leather.*

**Warning**

*Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle.*

*Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur.*
*Clean the discs with an oil-free solvent.*

### *Storing the bike away*

*If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:*
*clean the motorcycle;*
*empty the fuel tank;*
*pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;*
*place the motorcycle on the service stand;*
*remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;*
*protect the motorcycle with a suitable canvas. This will protect paintwork and let condensate breathe out.*
*The canvas is available from Ducati Performance.*

***Important notes***

*Some countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.*

*It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with Ducati original spare parts complying with local law.*

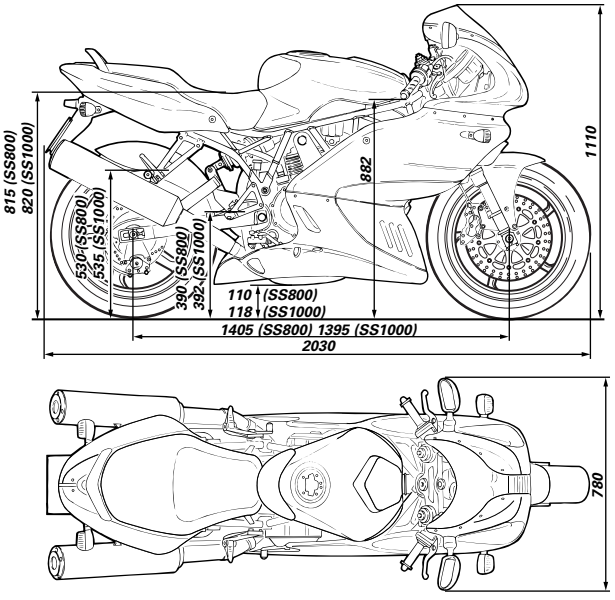
***Important - only for Australia***

*Tampering wih noise control system is prohibited. Owners are warned that the law may prohibit:*

*(a) The removal or rendering inoperative by any person other than for purposes of maintenance, repair or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; and (b) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.*

**E**

***Overall dimensions*** *(mm) (fig. 66)*




***Weights***

*Dry weight:*
*182.3 Kg. (SS800)*
*188.3 Kg. (SS1000)*
*Carrying full load:*
*385 Kg.*

***Warning***

*Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may lose control of the motorcycle.*

*fig. 66*

| *Top-ups* | *Type of fluid* | *cu. dm. (litres)* |
|---|---|---|
| *Fuel tank, including a reserve of 4 cu dm (litres)* | *Unleaded fuel with 95 fuel octane rating (at least)* | *16* |
| *Oil sump and oil filter* | *SHELL - Advance Ultra 4* | *3.3 (SS800)*<br>*3.9 (SS1000)* |
| *Clutch and front/rear brake systems* | *Special fluid for hydraulic systems SHELL - Advance Brake DOT 4* | — |
| *Protectant for electric contacts* | *Spray for electric systems SHELL - Advance Contact Cleaner* | — |
| *Front fork* | *SHELL - Advance Fork 7.5 or Donax TA* | *(per leg)*<br>*0.410 (SS800)*<br>*0.532 (SS1000)* |

***Important***
*Additives to fuel or lubricants are not allowed.*

### *Engine*

*Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.*
*Bore, mm:*
*88 (SS800);*
*94 (SS1000).*
*Stroke, mm:*
*66 (SS800);*
*71.5 (SS1000).*
*Total displacement cu. cm:*
*803 (SS800);*
*992 (SS1000).*
*Compression ratio*
*±0.5:1:*
*10.5 (SS800);*
*10.0 (SS1000).*
*Max. power at crankshaft (95/1/EC):*
*54.8 kW - 74.5 HP at 8,250 rpm (SS800);*
*63 kW - 85.5 HP at 7,750 rpm (SS1000).*
*Max torque at crankshaft (95/1/EC):*
*70 kW - 7.1 HP at 6,250 rpm (SS800);*
*87.5 kW - 9.0 HP at 5,750 rpm (SS1000).*

**E**

### *Important*

*Do not exceed specified rotation speed limits under any running condition.*

### *Timing system*

***Desmodromic** (type) with two valves per cylinder, operated by four rockers (2 opening rockers and 2 closing rockers) and one overhead camshaft. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

***Desmodromic timing system (**fig. 67)*

*1) Opening (or upper) rocker.*
*2) Opening rocker shim.*
*3) Split rings;*
*4) Closing (or lower) rocker shim.*
*5) Return spring for lower rocker.*
*6) Closing (or lower) rocker.*
*7) Camshaft;*
*8) Valve.*

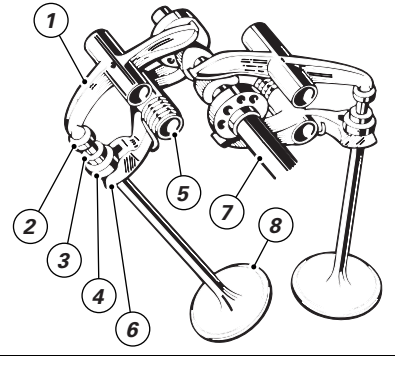



*fig. 67*

### *Performance data*

*Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.*

### *Brakes*

#### *Front*

*With double drilled disc.*
*Housing material:*
*steel*
*Braking material:*
*stainless steel.*
*Disc diameter:*
*320 mm*
*Hydraulically operated by a control lever on right handlebar.*
*Braking surface:*
*88 sq. cm.*
*Brake calipers with separate pistons.*
*Make:*
*BREMBO*
*Type:*
*30/34-4 pistons*
*Friction material:*
*FERIT I/D 450 FF*
*Master cylinder type:*
*PS 16 (SS800)*
*PSC 16 (SS1000).*

#### *Rear tyre*

*With fixed drilled disc.*
*Braking material:*
*stainless steel.*
*Disc diameter:*
*245 mm*
*Hydraulically operated by a pedal on RH side.*
*Braking surface:*
*32 sq. cm.*
*Make:*
*BREMBO*
*Type:*
*P 34 C.*
*Friction material:*
*FERIT I/D 450 FF*
*Master cylinder type:*
*PS 11.*

***Warning***

*Brake fluid can dissolve paintwork and can cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.*

E

### *Transmission*

*Clutch:*
*multi-plate wet clutch (SS800);*
*multi-plate dry clutch (SS1000).*
*Clutch is operated by a control lever on left handlebar.*
*Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via spur gears.*
*Gear ratio:*
*33/61 (SS800);*
*32/59 (SS1000).*
*Gearbox:*
*6-speed.*
*Gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.*
*Front/rear sprocket ratio:*
*15/39 (SS800);*
*15/38 (SS1000).*

*Total gear ratios:*
*1st 13/32 (SS800) - 15/37 (SS1000)*
*2nd 18/30 (SS800) - 17/30 (SS1000)*
*3rd 21/28 (SS800) - 20/27 (SS1000)*
*4th 23/26 (SS800) - 22/24 (SS1000)*
*5th 22/22 (SS800) - 24/23 (SS1000)*
*6th 26/24 (SS800) - 28/24 (SS1000)*

*Drive chain from gearbox to rear wheel:*
*Make:*
*RK*
*Type:*
*520 GXW (SS800);*
*525 GXW (SS1000).*
*Dimensions:*
*5/8"x1/4" (SS800);*
*5/8"x5/16" (SS1000).*
*Links:*
*98 (SS800);*
*96 (SS1000).*

***Important***

*The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.*

*If you wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor Holding S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local Dealer or authorised workshop.*

***Warning***

*If the rear sprocket needs replacing, contact a Ducati Dealer or an authorised workshop. If improperly replaced, this component could seriously endanger your safety and that or your passenger, and cause irreparable damage to your motorcycle.*

***Frame***
*Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.*
*Steering angle (on each side):*
*28°.*
*Steering head angle:*
*24°.*
*Trail:*
*96 mm (SS800);*
*100 mm (SS1000).*

***Wheels***
*Three-spoke, light-alloy rims (SS800).*
*Five-spoke rims for SS1000.*

***Front***
*Make:*
*BREMBO*
*Dimensions:*
*MT 3.50x17"*

***Rear tyre***
*Make:*
*BREMBO*
*Dimensions:*
*MT 5.50x17"*
*Front wheel shaft can be removed.*

***Tyres***

***Front***
*Tubeless, radial tyre.*
*Size:*
*120/70-ZR17.*

***Rear tyre***
*Tubeless, radial tyre.*
*Size:*
*170/60-ZR17 (SS800);*
*180/55-ZR17 (SS1000).*

*As an alternative:*
*180/55-ZR17 (SS800);*
*170/60-ZR17 (SS1000).*

***Spark plugs***
*Make:*
*CHAMPION*
*Type:*
*RA 4 HC (SS800);*
*RA 6 HC (SS1000)*

*As an alternative:*
*Make:*
*NGK*
*Type:*
*DCPR8E*

## Suspensions

### Front

*Hydraulic upside-down fork (SS800).*
*Hydraulic upside-down fork, lightweight (SS1000).*
*The fork fitted to the SS800 model is not adjustable, while the front fork fitted to the SS1000 model features outer adjusters for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).*
*Stanchion diameter:*
*43 mm*
*Travel along leg axis:*
*120 mm*

### Rear tyre

*The rear shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to the swingarm. Swingarm is made from steel (SS800) and aluminium (SS1000).*
*The swingarm hinges on a pivot pin passing through the engine. The whole system gives the bike excellent stability.*
*The SUPERSPORT 1000 shock absorber features also total length adjustment. Standard length is 336 mm and it cannot be reduced by 4 mm or increased by 8 mm. The seat height can thus be adjusted regardless the spring preload.*

*Shock absorber stroke:*
*71 mm (SS800);*
*76 mm (SS1000).*
*Rear wheel travel:*
*136 mm (SS800);*
*145 mm (SS1000)*

### Exhaust system

*Catalysed in compliance with EURO2 emission regulations.*
*USA version: not catalysed*

### *Available colours*

***SUPERSPORT800***

*Ducati Anniversary red 473.101 (PPG)*
*Ducati yellow 473.201 (PPG)*
*Metal-colour rims and frame, grey seat.*

***SUPERSPORT1000***

*Ducati Anniversary red 473.101 (PPG)*
*Ducati yellow 473.201 (PPG)*
*Metal-colour rims and frame.*

*Dark grey *0017 (PPG)*
*FLUO red rims and metal-colour frame.*

### *Electric system*

*Basic electric items are:*
***Headlight**:*
*bulb type: **H4 ( 12V-55/60W)**.*
*Parking light:*
*bulb type: **W5W ( 12V-5W)**.*
***Electrical controls on handlebar.***
***Turn indicators**:*
*bulbs type: **R10W (12V-10W)**.*
***Horn**.*
***Stop light switches.***
***Battery, 12V-10 Ah**.*
***Generator 12V-520W.***
***Electronic rectifier**, protected with a **40A** fuse on the side of the battery.*
***Starter motor, 12V-0.7 kW.***
***Tail light and brake signal**:*
*bulb type: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
*Number plate light:*
*bulb type: **W5W (12-5W)**.*

***Note***
*See "Replacing bulbs"on page 55 for relevant instructions.*

***Fuses***

*The main fuse box is located on the left side of the battery (fig. 68).*
*To expose the fuses, take off the box protective cover (1). Mounting position and ampere capacity are marked on box cover.*
*The main fuse box is located on the left side of the battery and contains 8 fuses.*

*The 40A fuse (2) placed on the RH side of the battery (fig. 68) protects the electronic regulator.*
*Remove the fuse cap (3) to expose it.*

*A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (4, fig. 69).*

***Important***

*Switch the ignition key to* ***OFF*** *before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

***Warning***

*Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.*

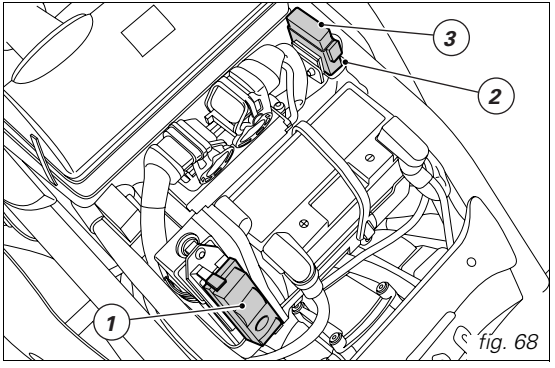


*fig. 68*

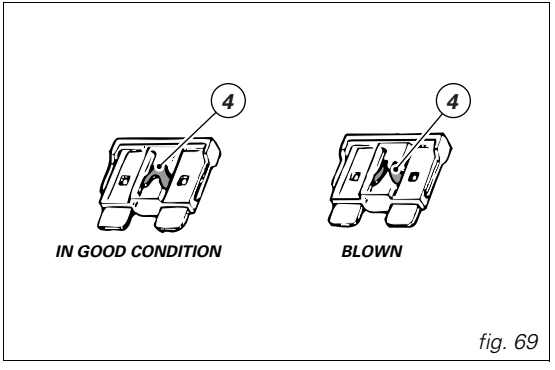


*fig. 69*

***Injection /electric system diagram key***

*1) Right switch.*
*2) Transponder Antenna.*
*3) Ignition switch*
*4) Main relay.*
*5) Fuse box*
*6) Horn.*
*7) Starter motor*
*8) Solenoid starter.*
*9) Battery.*
*10) Regulator fuse*
*11) Regulator.*
*12) Generator.*
*13) RH rear turn indicator*
*14) Tail light*
*15) Number plate light*
*16) LH rear turn indicator*
*17) Fuel tank.*
*18) Self-diagnosis connector*
*19) Speed sensor*
*20) Self-diagnosis power socket*
*21) Side stand switch*
*22) Rear stop switch*
*23) Horizontal cylinder coil*
*24) Vertical cylinder coil*
*25) Horizontal cylinder spark plug 1*
*26) Horizontal cylinder spark plug 2 (SS1000 only).*
*27) Vertical cylinder spark plug 1*
*28) Vertical cylinder spark plug 2 (SS1000 only).*
*29) Injection relay*
*30) Horizontal cylinder injector*
*31) Vertical cylinder injector*
*32) Throttle position sensor*
*33) Timing/rpm sensor*
*34) Oil temperature sensor (control unit).*
*35) ECU 5.9 M.*
*36) Neutral switch*
*37) Oil pressure switch*
*38) Front stop switch*
*39) Clutch switch*
*40) Oil temperature sensor (instrument).*
*41) Left switch.*
*42) Air temperature/pressure sensor.*
*43) Instrument panel.*
*44) LH front turn indicator*
*45) Headlight.*
*46) RH front turn indicator*
*47) 24-pole release conn.*

***Wire colour coding***
***B*** *Blue*
***W*** *White*
***V*** *Violet*
***Bk*** *Black*
***Y*** *Yellow*
***R*** *Red*
***Lb*** *Light blue*
***Gr*** *Grey*
***G*** *Green*
***Bn*** *Brown*
***O*** *Orange*
***P*** *Pink*

E

| ***Legend to fuse box*** *(5)* | | |
|---|---|---|
| *Pos.* | *El. item* | *Rat.* |
| *1-9* | *Main* | *30 A* |
| *2-10* | *Parking lights, high /low beam and solenoid starter* | *15 A* |
| *3-11* | *ECU* | *3 A* |
| *4-12* | *Stop, horn, passing and key-on* | *15 A* |
| *5-13* | *Instrument panel* | *3 A* |
| *6-14* | *Injection (coil injector pump)* | *20 A* |
| *7-15* | *Side stand* | *3 A* |
| *8-16* | *Spare fuse* | */* |

***Note***
*The system wiring diagram is at the end of this manual.*

## FOR UNITED STATES OF AMERICA VERSION ONLY

### Reporting of safety defects

*If you believe that your vehicle has a defect which could cause a crash or could cause injury or death, you should immediately inform the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) in addition to notifying Ducati North America. If NHTSA receives similar complaints, it may open an investigation, and if it finds that a safety defect exists in a group of vehicles, it may order a recall and remedy campaign. However, NHTSA cannot become involved in individual problems between you, your dealer, or Ducati North America. To contact NHTSA, you may either call the Auto Safety Hotline toll-free at 1-800-424-9393 (or 366-0123 in Washington, D.C. area) or write to: NHTSA, U.S. Department of Transportation, Washington, D.C. 20590. You can also obtain other information about motor vehicle safety from the Hotline.*

### Safety warnings

*Traffic Rules vary from jurisdiction to jurisdiction. Know the regulations in your jurisdiction before riding this motorcycle.*

### Warning

*This motorcycle is designed and intended for use on streets and other smooth, paved areas only. Do not use this motorcycle on unpaved surfaces. Such use could lead to upset or other accident.*

### Noise emission warranty

*Ducati Motor S.p.A. warrants that this exhaust system, at the time of sale, meets all applicable U.S. EPA Federal noise standards. This warranty extends to the first person who buys this exhaust system for purposes other than resale, and to all subsequent buyers. Warranty claims should be directed to: Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino - California, 95014 Tel: 001.408 253 0499 • Fax: 001.408 253 4099.*

### Noise and exhaust emission control system information

#### Source of Emissions

*The combustion process produces carbon monoxide and hydrocarbons. Control of hydrocarbons is very important because under certain conditions, they react to form photochemical smog when subjected to sunlight. Carbon monoxide does not react in the same way, but is toxic. Ducati utilizes lean carburetor settings and other systems to reduce carbon monoxide and hydrocarbons.*

***Exhaust Emission Control System***
*The Exhaust Emission Control System is composed of lean carburetor settings, and no adjustments should be made except idle speed adjustments with the throttle stop screw. The Exhaust Emission Control System is separate from the crankcase emission control system.*

***Crankcase Emission Control System***
*The engine is equipped with a closed crankcase system to prevent discharging crankcase emissions into the atmosphere. Blow-by gas is returned to the combustion chamber through the air cleaner and the throttle body.*
*Evaporative Emission Control System*
*California motorcycles are equipped with an evaporative emission control system which consists of a charcoal canister and associated piping. This system prevents the escape of fuel vapors from the throttle body and fuel tank.*

***Tampering warning***
*Tampering with Noise Control System Prohibited. Federal Law prohibits the following acts or causing thereof:*
*(1) the removal or rendering inoperative by any person, other than for purposes of maintenance, repair, or replacement, of any device or element of design incorporated into any new vehicle for the purpose of noise control prior to its sale or delivery to the ultimate purchaser or while it is in use; or*
*(2) the use of the vehicle after such device or element of design has been removed or rendered inoperative by any person.*

***Among those acts presumed to constitute tampering are the acts listed below:***
*(1) Removal of, or puncturing the muffler, baffles, header pipes or any other component which conducts exhaust gases.*
*(2) Removal or puncturing of any part of the intake system.*
*(3) Lack of proper maintenance.*
*(4) Replacing any moving part of the vehicle, or parts of the exhaust or intake system, with parts other than those specified by the manufacturer.*
*This product should be checked for repair or replacement if the motorcycle noise has increased significantly through use. Otherwise, the owner may become subject to penalties under state and local ordinances.*

***Problems that may affect motorcycle emissions***
*If you are aware of any of the following symptoms, have the vehicle inspected and repaired by your local Ducati dealer.*
*Symptoms:*
*Hard starting or stalling after starting.*
*Rough idle.*
*Misfiring or backfiring during acceleration.*
*After-burning (backfiring).*
*Poor performance (driveability) and poor economy.*

### *Riding safety*

*The points given below are applicable for every day motorcycle use and shoud be carefully observed for safe and effective vehicle operation.*
*A motorcycle does not provide the impact protection of an automobile, so defensive riding in addition to wearing protective apparel is extremely important.*
*Do not let protective apparel give you a false sense of security.*
*Before changing lanes, look over your shoulder to make sure the way is clear. Do not rely solely on the rear view mirror; you may misjudge a vehicle's distance and speed, or you may not see it at all.*
*When going up steep slopes, shift to a lower gear so that there is plenty of power to spare rather than overloading the engine.*
*When applying the brakes, use both the front and rear brakes. Applying only one brake for sudden braking may cause the motorcycle to skid and lose control.*
*When going down long slopes, control vehicle speed by closing the throttle. Use the front and rear brakes for auxiliary braking.*
*Riding at the proper rate of speed and avoiding unnecessarily fast acceleration are important not only for safety and low fuel consumption but also for long vehicle life and quieter operation.*
*When riding in wet conditions or on loose roadway surfaces, the ability to maneuver will be reduced. All of your actions should be smooth under these conditions. Sudden acceleration, braking or turning may cause loss of control.*
*When the roadway is wet, rely more on the throttle to control vehicle speed and less on the front and rear brakes. The throttle should also be used judiciously to avoid skidding the rear wheel from too rapid acceleration or deceleration.*
*On rough roads, exercise caution, slow down, and grip the fuel tank with your knees for better stability.*
*When quick acceleration is necessary as in passing, shift to a lower gear to obtain the necessary power.*
*Do not down shift at too high an r.p.m. to avoid damage to the engine from overreving.*
*Avoiding unnecessary weaving is important to the safety of both the rider and other motorists.*
*Do not exceed the legal speed limit or drive too fast for existing conditions. High speed increases the influence of any condition affecting stability and the loss of control.*
*Operate motorcycle only at moderate speed and out of traffic until you have become thoroughly familiar with its operation and handling characteristics under all conditions. This is a very high performance motorcycle, designed and intended for use by experienced careful riders only!*
*A new motorcycle must be operated according to a special break-in procedure (see Running in recommendations).*

### *Warning*

*Before starting engine, check for proper operation of brake, clutch, shifter, throttle controls, correct fuel and oil supply.*

*Gasoline is extremely flammable and is explosive under certain conditions. Refuel in a well ventilated area with the engine stopped. Do not smoke or allow open flames or sparks when refuelling or servicing the fuel system. Always close the fuel petcock when the engine is not running to prevent flooding of the throttle body. Do not overfill fuel tank (see instructions page 40).*
*Motorcycle exhaust contains poisonous carbon monoxide gas. Do not inhale exhaust gases and never run the engine in a closed garage or confined area.*
*Use only Ducati approved parts and accessories.*
*This motorcycle was not intended to be equipped with a sidecar or to be used to tow any trailer or other vehicle. Ducati does not manufacture sidecars or trailers and cannot predict the effects of such accessories on handling or stability, but can only warn that the effects will be adverse and any damage to motorcycle components caused by the use of such accessories will not be remedied under warranty.*

***Warning***
*Do not ride the motorcycle with helmets attached to the hook; the helmets could cause an accident by distracting the operator or interfering with normal vehicle operation.*

***Protective apparel***
*Always wear a helmet. Most motorcycle accident fatalities are due to head injuries.*
*For safety eye protection, gloves, and high top, sturdy boots should also be worn.*
*The exhaust system becomes very hot during operation, never touch the exhaust system. Wear clothing that fully covers your legs. Do not wear loose clothing which could catch on the control levers, footrests, wheels, or chain.*
*Any amount of alcohol will significantly interfere with your ability to safely operate your motorcycle. Don't drink and ride.*

***Vehicle identification number (VIN);***
*Every Ducati motorcycle is identified by two identification numbers (see page 9). fig. A specifically shows the frame identification numbers.*

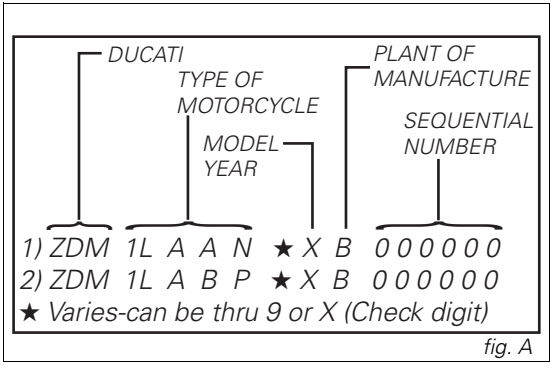


*fig. A*

***Label location*** *(fig. B)*

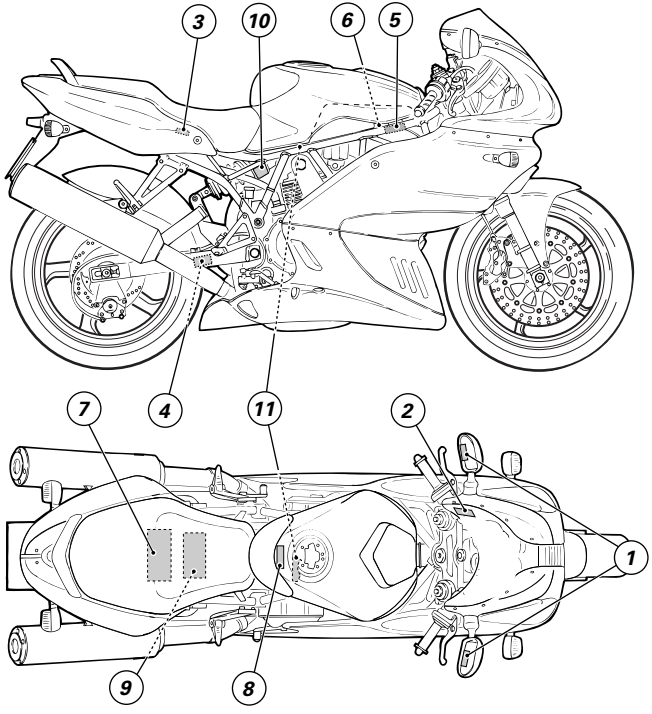



*fig. B*

OBJECT IN MIRROR ARE CLOSER THAN THEY APPEAR

Cod. 420 1 348 1A

1

WARNING

DO NOT ATTEMPT TO LOOK THROUGH THIS FAIRING. THIS IS NOT A WINDSHIELD, BUT AN AERODYNAMIC FAIRING ONLY; FAILURE TO OBSERVE THIS WARNING COULD RESULT IN A COLLISION OR UPSET AND CONSEQUENT SERIOUS BODILY INJURY.

Cod. 420 1 349 1A

2

HELMET HOLDER UNDER THE SEAT

3

Tensione catena (sul cavalletto centrale)
Chain Tension Adjustment (on centre stand)

4

MOTORCYCLE NOISE EMISSION CONTROL INFORMATION

THIS [ ] [ ] MOTORCYCLE, [ ]
MEETS EPA NOISE EMISSION REQUIREMENTS OF [ ] dBA AT [ ] RPM BY THE FEDERAL TEST PROCEDURE.
MODIFICATIONS WHICH CAUSE THIS MOTORCYCLE TO EXCEED FEDERAL NOISE STANDARDS ARE PROHIBITED BY FEDERAL LAW.
SEE OWNER'S MANUAL.

Cod. 420 1 339 1A

5

Manufactured by **DUCATI**MOTOR spa DATE: [ ]

GVWR: [ ] Lbs ([ ] kg)
GAWR front: [ ] Lbs ([ ] kg) with [ ] tire, [ ] RIM at [ ] cold.
GAWR rear: [ ] Lbs ([ ] kg) with [ ] tire, [ ] RIM at [ ] cold.
This vehicle conforms to all applicable Federal Motor Vehicle Safety standards in effect on the date of manufacture shown above. Type classification: Motorcycle

Vehicle I.D. No.: [ ]

Cod. 420 1 324 1A

6

VEHICLE EMISSION CONTROL INFORMATION

Engine displacement: [ ]
Engine family: [ ]
Engine exhaust control system: [ ]
Evap family: [ ]

THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [ ] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES AND IS CERTIFIED TO 1.4 HC G/KM ENGINE FAMILY. EXHAUST EMISSION STANDARD IN CALIFORNIA

ENGINE TUNE-UP SPECIFICATIONS

| ITEM | SPECIFICATIONS | INSTRUCTIONS |
|---|---|---|
| IGNITION TIMING: | [ ] bTDC at idle speed | No adjustment |
| IDLE SPEED (RPM): | [ ] ± [ ] mm | No adjustment |
| IDLE MIXTURE: | | No adjustment |
| VALVE CLEARANCE (in & ex): | Opening [ ] mm<br>Closing [ ] mm | See Service Manual |
| SPARK PLUG: CHAMPION [ ] | | |
| SPARK PLUG GAP (mm): 0.5 ÷ 0.6 | OIL: [ ] | |
| | FUEL: Unleaded gasoline | |

**DUCATI**MOTOR**HOLDING** spa - BOLOGNA - ITALY

7

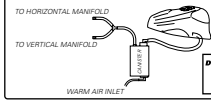
CAUTION

NEVER FILL TANK SO FUEL LEVEL RISES INTO FILLER NECK. IF TANK IS OVERFILLED, HEAT MAY CAUSE FUEL TO EXPAND AND FLOW INTO EVAPORATIVE EMISSION CONTROL SYSTEM RESULTING IN HARD STARTING AND ENGINE HESITATION.

8

VEHICLE EMISSION CONTROL LABEL

ENGINE DISPLACEMENT: [ ] ENGINE FAMILY: [ ]
THIS VEHICLE CONFORMS TO U.S. EPA AND CALIFORNIA REGULATIONS APPLICABLE TO [ ] MODEL YEAR NEW MOTORCYCLES.
EVAP FAMILY: [ ]



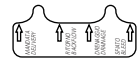

**DUCATI**MOTOR**HOLDING** spa
Via A.C.Ducati,3
40132 BOLOGNA
ITALY

9

WARNING

**CONTAINS HIGHLY COM-PRESSED GAS. USE ONLY PERFECTLY DRY NITROGEN GAS. OTHER GASES MAY CAUSE EXPLOSION. DO NOT INCINERATE. REFER TO OWNER'S MANUAL FOR REGULATING GAS.**

10




11

### *California evaporation emission system*

*This system consists of (fig. C):*

1) *Warn air inlet;*
2) *Canister;*
3) *Dell'Orto jet;*
4) *Intake manifolds;*
5) *Breather pipe;*
6) *Fuel tank.*

**Important**

*In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.*

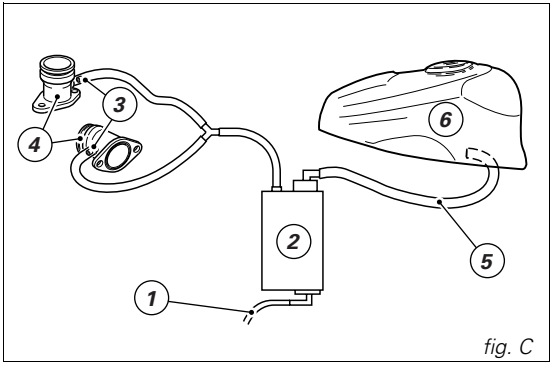



*fig. C*

### *Ducati limited warranty on emission control system*

*Ducati North America, Inc., 10443 Bandley Drive, Cupertino - California, 95014 warrants that each new 1998 and later Ducati motorcycle, that includes as standard equipment a headlight, tail-light and stoplight, and is street legal:*

*A) is designed, built and equipped so as to conform at the time of initial retail purchase with all applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency, and the California Air Resources Board; and*

*B) is free from defects in material and workmanship which cause such motorcycle to fail to conform with applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency or the California Air Resources Board for a period of use, depending on the engine displacement,of 12,000 kilometers (7,456 miles), if the motorcycle's engine displacement is less than 170 cubic centimeters; of 18,000 kilometers (11,185 miles), if the motorcycle's engine displacement is equal to or greater than 170 cubic centimeters but less than 280 cubic centimeters; or of 30,000 kilometers (18,641 miles), if the motorcycle's engine displacement is 280 cubic centimeters or greater; or 5 (five) years from the date of initial retail delivery, whichever first occurs.*

#### *I. Coverage*

*Warranty defects shall be remedied during customary business hours at any authorized Ducati motorcycle dealer located within the United States of America in compliance*

*with the Clean Air Act and applicable regulations of the United States Environmental Protection Agency and the California Air Resources Board. Any part or parts replaced under this warranty shall become the property of Ducati. In the state of California only, emissions related warranted parts are specifically defined by that state's Emissions Warranty Parts List. These warranted parts are: carburetor and internal parts; intake manifold; fuel tank, fuel injection system; spark advance mechanism; crankcase breather; air cutoff valves; fuel tank cap for evaporative emission controlled vehicles; oil filler cap; pressure control valve; fuel/vapor separator; canister; igniters; breaker governors; ignition coils; ignition wires; ignition points, condensers, and spark plugs if failure occors prior to the first scheduled replacement, and hoses, clamps, fittings and tubing used directly in these parts. Since emission related parts may vary from model to model, certain models may not contain all of these parts and certain models may contain functionally equivalent parts.*
*In the state of California only, Emission Control System emergency repairs, as provided for in the California Administrative Code, may be performed by other than an authorized Ducati dealer. An emergency situation occurs when an authorized Ducati dealer is not reasonably available, a part is not available within 30 days, or a repair is not complete within 30 days. Any replacement part can be used in an emergency repair. Ducati will reimburse the owner for the expenses, including diagnosis, not to exceed Ducati's suggested retail price for all warranted parts replaced and labor charges based on Ducati's recommended time allowance for the warranty repair and the geographically appropriate hourly labor rate. The owner may be required to keep receipts and failed parts in order to receive compensation.*

***II. Limitations***

*This Emission Control System Warranty shall not cover any of the following:*
*A. Repair or replacement required as a result of*
*(1) accident,*
*(2) misuse,*
*(3) repairs improperly performed or replacements improperly installed,*
*(4) use of replacement parts or accessories not conforming to Ducati specifications which adversely affect performance and/or*
*(5) use in competitive racing or related events.*
*B. Inspections, replacement of parts and other services and adjustments required for routine maintenance.*
*C. Any motorcycle on which odometer mileage has been changed so that actual mileage cannot be readily determined.*

***III. Limited liability***

*A. The liability of Ducati under this Emission Control Systems Warranty is limited solely to the remedying of defects in material or workmanship by an authorized Ducati motorcycle dealer at its place of business during customary business hours. This warranty does not cover inconvenience or loss of use of the motorcycle or transportation of the motorcycle to or from the Ducati*

*dealer. Ducati shall not be liable for any other expenses, loss or damage, whether direct, incidental, consequential or exemplary arising in connection with the sale or use of or inability to use the Ducati motorcycle for any purpose. Some states do not allow the exclusion or limitation of any incidental or consequential damages, so the above limitations may not apply to you.*
*B. No express emission control system warranty is given by Ducati except as specifically set forth herein. Any emission control system warranty implied by law, including any warranty of merchantability or fitness for a particular purpose, is limited to the express emission control systems warranty terms stated in this warranty. The foregoing statements of warranty are exclusive and in lieu of all other remedies. Some states do not allow limitations on how long an implied warranty lasts so the above limitation may not apply to you.*
*C. No dealer is authorized to modify this Ducati Limited Emission Control Systems Warranty.*

***IV. Legal rights***
*This warranty gives you specific legal rights, and you may also have other rights which vary from state to state.*

***V.*** *This warranty is in addition to the Ducati limited motorcycle warranty.*

***VI. Additional information***
*Any replacement part that is equivalent in performance and durability may be used in the performance of any maintenance or repairs. However, Ducati is not liable for these parts. The owner is responsible for the performance of all required maintenance. Such maintenance may be performed at a service establishment or by any individual. The warranty period begins on the date the motorcycle is delivered to an ultimate purchaser.*

*Ducati North America, Inc.,*
*10443 Bandley Drive*
*Cupertino - California, 95014*
*001.408 253 0499*

## ROUTINE MAINTENANCE RECORD

| Km | Name of Ducati Service | Mileage | Date |
|---|---|---|---|
| 1000 | | | |
| 10000 | | | |
| 20000 | | | |
| 30000 | | | |
| 40000 | | | |
| 50000 | | | |

***Manuel d'utilisation et entretien***

# **DUCATI** *SUPERSPORT*

## *SUPERSPORT800*
## *SUPERSPORT1000*

**F**

F

*Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les Ducatistes et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour des longues randonnées : Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.*
*Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor Holding S.p.A. vous conseille de suivre de près les simples règles énoncées dans ce Manuel, tout particulièrement pour le rodage : vous serez ainsi sûrs que votre moto sera toujours en mesure de vous faire éprouver de sensations fortes.*
*Contactez nos centres autorisés au service après-vente en cas de réparation, ou tout simplement pour un conseil. On a également mis à disposition des Ducatistes et des fervents un service informations pour tout renseignement et conseil pouvant être d'aide.*

*Amusez-vous bien!*

***Remarque***
*La Société Ducati Motor Holding S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs pouvant s'être glissées au cours de la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations y contenues s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor Holding S.p.A. se réserve le droit d'apporter toute modification que le développement évolutif de ces produits puisse entraîner.*

*Pour la sécurité, la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati n'utilisez que des pièces de rechange d'origine Ducati.*

***Attention***
*Ce manuel est partie intégrante du motocycle et, en cas de transfert de propriété, il devra être livré au nouvel acquéreur.*

## SOMMAIRE


**Indications générales 6**
*Garantie 6*
*Symboles 6*
*Informations utiles pour rouler en sécurité 7*
*Conduite à pleine charge 8*
*Données d'identification 9*

**Commandes pour la conduite 10**
*Position des commandes pour la conduite du motocycle 10*
*Tableau de bord 11*
*Fonctions des unités LCD 12*
*Le système antidémarrage 14*
*Clés 14*
*Code card 15*
*Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz 16*
*Double des clés 17*
*Commutateur d'allumage et antivol de direction 18*
*Commutateur gauche 19*
*Levier d'embrayage 20*
*Levier de starter 21*
*Commutateur droit 22*
*Poignée des gaz 23*
*Levier du frein avant 23*
*Pédale du frein arrière 24*
*Pédale de changement vitesse 25*
*Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière 26*

**Principaux éléments et dispositifs 28**
*Position sur le motocycle 28*
*Bouchon réservoir de carburant 29*
*Serrure de selle et élément porte-casque 30*
*Béquille latérale 31*
*Eléments de réglage de la fourche avant (SS1000) 32*
*Eléments de réglage amortisseur arrière 33*
*Amortisseur pour le modèle SS800 34*
*Amortisseur pour le modèle SS1000 34*

**Mode d'emploi 35**
*Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 35*
*Contrôles avant la mise en route 36*
*Démarrage du moteur 37*
*Démarrage et mise en route du motocycle 39*
*Freinage 40*
*Mise à l'arrêt du motocycle 40*
*Stationnement 41*
*Ravitaillement carburant 41*
*Accessoires en dotation 42*


F

***Principales opérations d'entretien 43***
*Dépose de l'habillage 43*
*Levage réservoir carburant 46*
*Remplacement du filtre à air 47*
*Contrôle niveau liquide de freins et embrayage 48*
*Vérification de l'usure des plaquettes de freins 50*
*Lubrification des articulations 51*
*Réglage du câble des gaz 52*
*Charge de la batterie 53*
*Mise en tension de la chaîne de transmission 54*
*Graissage de la chaîne de transmission 55*
*Remplacement des ampoules d'éclairage 56*
*Clignotants de direction 58*
*Eclairage plaque 58*
*Feux stop 59*
*Assiette du phare 60*
*Pneus 61*
*Contrôle niveau huile moteur 63*
*Nettoyage et remplacement des bougies 64*
*Nettoyage général 65*
*Inactivité prolongée 66*
*Consignes importantes 66*

***Caractéristiques techniques 67***
*Encombrement (mm) 67*
*Poids 67*
*Moteur 69*
*Distribution 69*
*Performances 70*
*Système de freinage 70*
*Transmission 71*
*Cadre 72*
*Roues 72*
*Pneus 72*
*Bougies d'allumage 72*
*Suspensions 73*
*Système d'échappement 73*
*Coloris disponibles 73*
*Circuit électrique 74*

***Aide-mémoire pour l'entretien périodique 78***

F

## INDICATIONS GENERALES

### Garantie

*Dans votre intérêt et afin de garantir au produit une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour toute intervention exigeant une expérience technique particulière.*
*Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention dans les règles de l'art et, surtout, en utilisant uniquement des pièces d'origine Ducati : c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.*

*Tous les motocycles Ducati sont livrés avec leur Carnet de Garantie. Cette garantie vient à déchoir si le motocycle est utilisé dans des compétitions sportives. Pendant la période de garantie aucun élément du motocycle ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.*

F

### Symboles

*Ducati Motor Holding S.p.A. vous invite à lire très attentivement ce manuel, qui vous permettra de vous familiariser avec votre motocycle. De toute manière, si vous avez un doute n'hésitez pas à faire appel à un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor Holding S.p.A. vous souhaite paisibles et ludiques, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle.*

***Attention***
*Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et être préjudiciable à l'intégrité physique personnelle, même de manière grave, voire procurer la mort.*

***Important***
*Possibilité de porter préjudice au motocycle et/ou à ses composants.*

***Remarque***
*Notices complémentaires concernant l'opération en cours.*

*Toutes les indications relativement à* ***droite*** *ou à* ***gauche*** *se rapportent à l'ordre de marche du motocycle.*

## *Informations utiles pour rouler en sécurité*

***Attention***
*Lire avant d'utiliser la moto.*

*Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez jamais sans permis ; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis de conduire "A". Ne prêtez pas votre moto à des pilotes sans expérience, dépourvus de permis de conduire "A".*
*Le pilote et le passager doivent* ***toujours*** *porter des vêtements adéquats ainsi qu'un casque de protection.*
*Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.*
*Ne démarrez pas le moteur dans des endroits fermés.*
*Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent procurer la perte de conscience voire la mort dans des délais très courts.*
*Le pilote et le passager doivent appuyer leurs pieds sur les repose-pieds lorsque la moto roule.*
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, le pilote doit maintenir* ***toujours*** *ses mains sur les demi-guidons, tout comme le passager doit se tenir* ***toujours****, de ses deux mains, à la poignée arrière.*
*Respectez la législation et les règles nationales et locales.*
*Respectez toujours les limitations de vitesse, là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez* ***jamais*** *la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
*Signalez* ***toujours*** *et suffisamment à l'avance, avec les clignotants prévus à cet effet, tout changement de direction ou de voie.*
*Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des véhicules qui vous précèdent.*
*Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.*
*Eteignez* ***toujours*** *le moteur lorsque vous prenez de l'essence et veillez à ce qu'aucune goutte de carburant ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.*
*Ne fumez jamais pendant que vous faites le plein d'essence. Lorsque vous prenez de l'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles à votre santé. Si des gouttes de carburant devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous illico à l'eau et savon et changez de vêtements.*
*Retirez* ***toujours*** *votre clé quand vous laissez votre moto sans surveillance.*
*Le moteur, les tuyaux d'échappement et les silencieux demeurent longtemps chauds.*

***Attention***
*Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).*

*Garez votre motocycle de manière à éviter tout risque de choc et en utilisant la béquille latérale. Ne le garez jamais sur un terrain irrégulier ou instable car il pourrait tomber.*

### *Conduite à pleine charge*

*Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longues distances à pleine charge, en toute sécurité et confort. La répartition des poids sur le motocycle est très importante afin de maintenir inaltérés ces niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.*

### *Renseignements sur la charge transportable*

*Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, passager, bagage et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 385 Kg.*

*Tachez de placer les bagages ou les accessoires les plus lourds dans une position du véhicule aussi basse et centrale que possible.*
*Fixez fermement le bagage aux structures de la moto : un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.*
*Ne fixez pas d'éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse au motocycle.*
*N'insérez pas d'éléments à transporter dans les espaces du cadre, car ils pourraient gêner les organes en mouvement du motocycle.*
*Veillez à ce que les pneus soient gonflés à la pression indiquée à la page 61 et en bon état.*

### *Données d'identification*

*Deux chiffres, identifiant respectivement le cadre (fig. 1) et le moteur (fig. 2.1 et fig. 2.2), sont indiqués sur chaque motocycle Ducati.*

*Cadre N°*

*Moteur N°*

### *Remarque*

*Ces chiffres identifient le modèle de votre motocycle et doivent être rappelés sur toute commande de pièces détachées.*

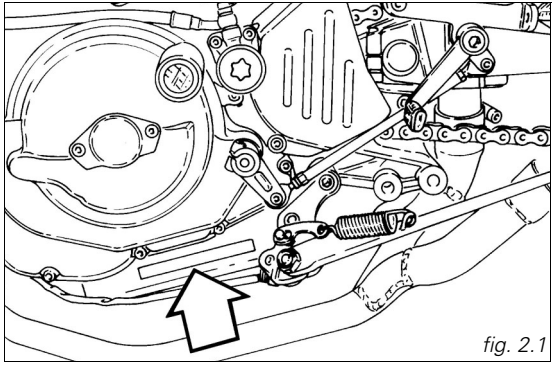


*fig. 2.1*

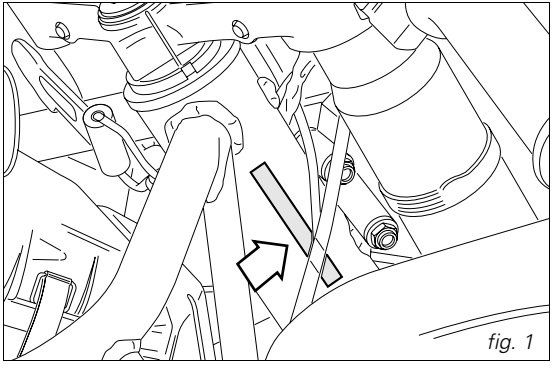


*fig. 1*

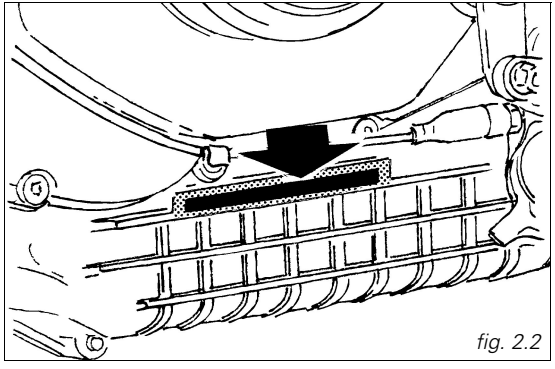


*fig. 2.2*

F

## *COMMANDES POUR LA CONDUITE*

***Attention***
*Ce chapitre vous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lisez soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.*

***Position des commandes pour la conduite du motocycle*** *(fig. 3)*

*1) Tableau de bord*
*2) Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé*
*3) Commutateur gauche*
*4) Levier d'embrayage*
*5) Levier de starter*
*6) Commutateur droit*
*7) Poignée des gaz*
*8) Levier de commande frein avant*
*9) Pédale de changement vitesses*
*10) Pédale du frein arrière*

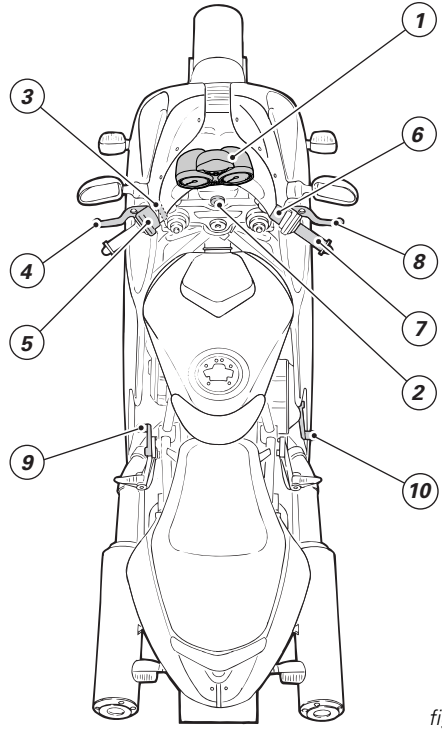



*fig. 3*

***Tableau de bord*** *(fig. 4)*

*1)* ***Témoin feu de route (bleu).***
*S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé.*

*2)* ***Témoin clignotants de direction (vert).***
*Il s'allume et clignote lorsqu'un témoin de direction est en service.*

*3)* ***Témoin réserve carburant (jaune).***
*S'allume quand le réservoir est en réserve, il n'y a qu'environ 4 litres de carburant.*

*4)* ***Témoin point mort N (vert).***
*S'allume si le sélecteur est au point mort.*

*5)* ***Témoin pression huile moteur (rouge)****.*
*S'allume pour indiquer une pression d'huile moteur insuffisante. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ON, mais doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur. Cet avertisseur peut s'allumer brièvement si le moteur atteint une température élevée, mais il devrait s'éteindre lorsque le régime de rotation augmente.*

***Important***
*N'utilisez pas le motocycle si le témoin demeure allumé car vous pourriez porter préjudice au moteur.*

*6)* ***Témoin jaune ambre***
*S'allume et clignote lorsque le motocycle est à l'arrêt (antidémarrage électronique actif) ; il est utilisé aussi comme diagnostic du système antidémarrage électronique.*

***Remarque***
*Une fois que l'antidémarrage électronique est en fonction, le témoin clignote pendant 24 heures ; ce temps écoulé, il s'éteint mais le système demeure actif.*

*7)* ***Témoin EOBD (jaune ambre)****.*
*S'allume pour indiquer le blocage du moteur. Il s'éteint au bout de quelques secondes (normalement 1.8 - 2 sec.).*

*8)* ***Indicateur de vitesse*** *(km/h).*
*Indique la vitesse de roulage.*

*a)* ***Afficheur à cristaux liquides - LCD (1) :***

- ***Compteur kilométrique*** *(km).*
  *Indique la distance totale parcourue par le véhicule.*
- ***Totalisateur journalier*** *(km).*
  *Indique la distance parcourue depuis la dernière mise à zéro.*

*9)* ***Compte-tours (trs.min$^{-1}$)****.*
*Indique le nombre de tours/minute du moteur.*

*b)* ***Afficheur à cristaux liquides - LCD (2) :***

- ***Horloge***
- ***Température huile***

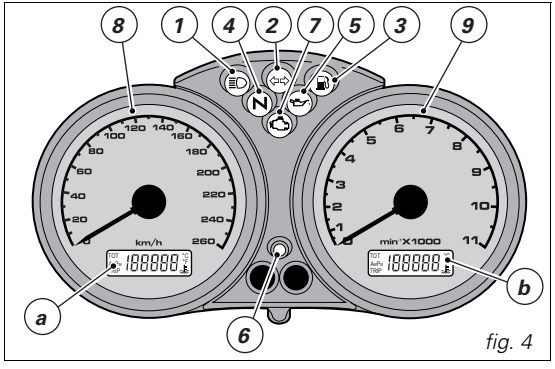


*fig. 4*

F

### *Fonctions des unités LCD*

*A l'allumage (clé de **OFF** à **ON**), le tableau de bord effectue un contrôle de tous les instruments : aiguilles, afficheur et témoins (fig. 5 et fig. 6).*

### *Fonctions de l'unité LCD (1)*

*La clé sur ON, appuyez sur le bouton (B, fig. 6) pour afficher le totalisateur journalier et le compteur kilométrique.*

### *Mise à zéro totalisateur journalier*

*En appuyant sur le bouton (B, fig. 6) pendant plus de 2 secondes lorsqu'on est dans la fonction **TRIP** (totalisateur journalier), l'afficheur (LCD 1) se met à zéro.*

### *Fonctions de l'unité LCD (2)*

*La clé sur ON, appuyez sur le bouton (A, fig. 6) pour afficher l'horloge et la température de l'huile.*

F

### *Réglage horloge*

*Appuyez sur le bouton (A) pendant 2 secondes au moins. Appuyez sur le bouton (B) pour régler AM/PM. Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des heures. Appuyez plusieurs fois sur le bouton (B) pour modifier l'indication de l'heure. Appuyez sur le bouton (A) pour passer au réglage des minutes.*
*Appuyez sur le bouton (B) pour faire défiler les minutes ; en appuyant sur le bouton pendant plus de 5 secondes le défilement est plus rapide. Appuyez sur le bouton (A) pour quitter la fonction de réglage.*

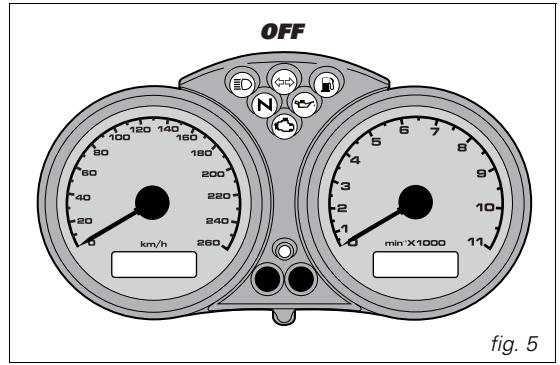


*fig. 5*

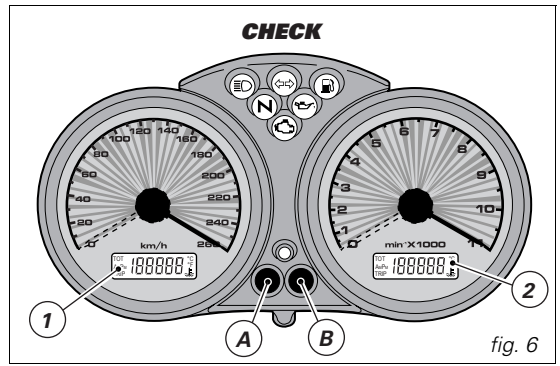
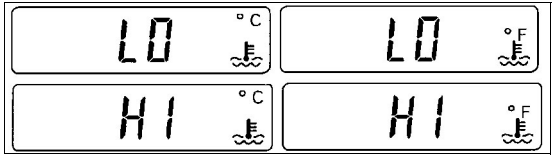


*fig. 6*

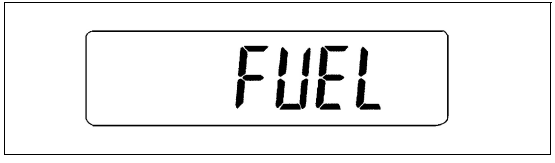
***Fonction température huile***

*Lorsque la température de l'huile descend en dessous de 50 °C/122 °F, l'inscription "**LO**" apparaît sur l'afficheur, tandis qu'en dessus de 170 °C/338 °F l'inscription "**HI**" s'affiche.*



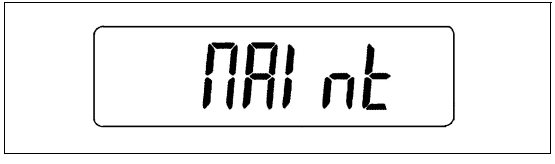

***Fonction témoin niveau de carburant***

*Lorsque le témoin de bas niveau s'allume, l'inscription "**FUEL**" apparaît sur l'afficheur.*




***Fonction témoin entretien***

*Après les 1000 premiers km/621 mi et ensuite tous les 10.000 km/ 6210 mi, chaque fois que l'on tourne la clé sur ON l'inscription "**MAInt**" s'affiche pendant 5 secondes ; cela indique la nécessité d'effectuer la révision d'entretien périodique.*




***Fonction éclairage de fond***

*La clé sur ON, si vous appuyez sur le bouton (B, fig. 6) dans 5 secondes, chaque pression de ce bouton va déterminer une variation de l'intensité lumineuse du tableau de bord.*

***Attention***

*N'agissez sur le tableau de bord que lorsque le véhicule est à l'arrêt. Ne jamais intervenir sur le tableau de bord lorsque vous roulez.*

F

***Le système antidémarrage***
*En vue d'augmenter la protection contre le vol, le motocycle est doté d'un système électronique de blocage du moteur (IMMOBILIZER), s'activant automatiquement chaque fois que le tableau est mis hors service.*
*En effet chaque clé abrite dans sa poignée un dispositif électronique jouant le rôle de moduler le signal transmis lors du démarrage d'une antenne spéciale incorporée dans le commutateur. Le signal modulé constitue le "mot de passe", toujours différent à chaque démarrage, par lequel le boîtier électronique reconnaît la clé et ce n'est qu'à cette condition qu'elle autorise le démarrage du moteur.*

***Clés*** *(fig. 7)*
*Le motocycle est livré avec :*
- *n° 1 clé A (ROUGE)*
- *n° 2 clés B (NOIRES)*

***Attention***
*La clé rouge A est revêtue d'un capuchon en caoutchouc pour la préserver en bonnes conditions, en évitant le contact avec d'autres clés. Retirez cette protection uniquement en cas de nécessité.*

*Les clés B sont les clés d'usage courant et servent pour :*
- *le démarrage ;*
- *le bouchon du réservoir de carburant ;*
- *la serrure de la selle.*

*La clé A joue le même rôle que les clés B, mais en plus elle permet d'effacer et de programmer à nouveau, le cas échéant, d'autres clés noires.*

***Remarque***
*Les trois clés sont dotées également d'une plaquette (1) reportant le numéro d'identification des clés.*

***Attention***
*Répartissez les clés et rangez la plaquette (1), et la clé A, dans un endroit sûr.*
*Il est conseillé d'utiliser toujours la même clé noire pour le démarrage du motocycle.*

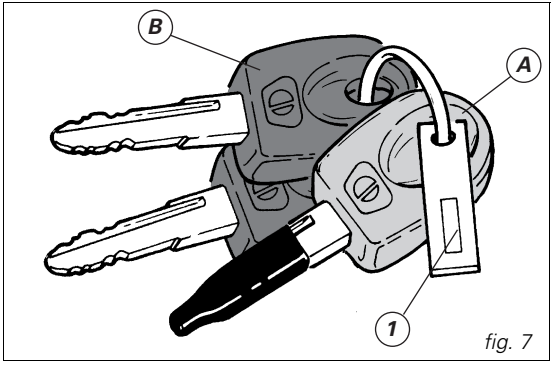


*fig. 7*

### *Code card*

*Une CODE CARD (fig. 8) est fournie avec les clés. Cette carte porte le code électronique (A, fig. 9) à utiliser en cas de blocage du moteur et donc d'allumage raté après le* ***key-ON****.*

### *Attention*

*La CODE CARD doit être rangée dans un endroit sûr. Il est conseillé de garder toujours sur soi le code électronique, figurant sur la CODE CARD, du fait qu'il pourrait s'avérer nécessaire de débloquer le moteur via la procédure avec la poignée des gaz.*
*Cette procédure permet donc à l'usager, en cas de problèmes à l'antidémarrage électronique, de désactiver la fonction "blocage du moteur" signalée par l'allumage du témoin jaune ambre EOBD (7, fig. 4).*
*L'opération peut se réaliser uniquement si l'on connaît le code électronique (electronic code) indiqué sur la code card.*

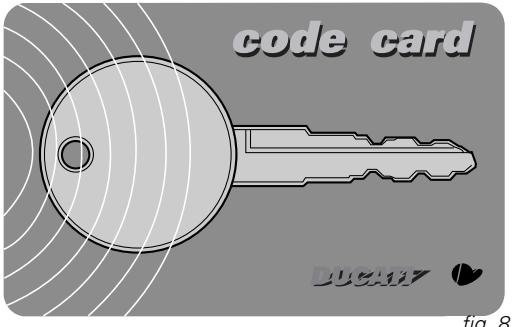



*fig. 8*

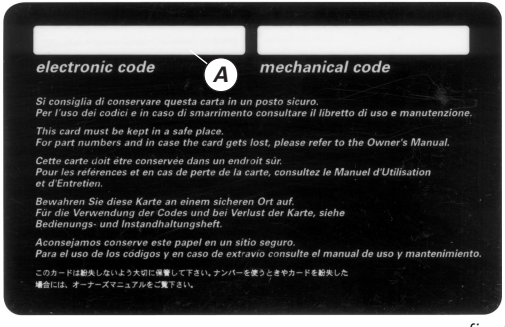



*fig. 9*

### *Procédure de déblocage de l'antidémarrage électronique avec la poignée des gaz*

1) *Positionnez la clé de contact sur ON, puis tournez à fond la poignée des gaz et tenez-la tournée. Le témoin EOBD (7, fig. 4) 's'éteint après une durée préfixée de 8 secondes.*
2) *Lorsque le témoin EOBD s'éteint, relâchez la poignée.*
3) *Le témoin EOBD se rallumera en clignotant. Introduisez maintenant le code électronique de déblocage indiqué sur la CODE CARD livrée au client par le concessionnaire lors de la livraison du motocycle.*
4) *Comptez un nombre de clignotements du témoin EOBD (7, fig. 4) équivalent au premier chiffre du code secret.*
   *Ouvrez complètement la poignée des gaz pendant 2 secondes, et ensuite relâchez-la. L'introduction d'un chiffre est ainsi effectuée et reconnue et le témoin EOBD s'allume et reste dans cet état pendant un temps préétabli de 4 secondes. Répétez cette opération jusqu'à l'introduction du dernier chiffre du code. Au cas où l'on n'utiliserait pas la poignée des gaz, le témoin EOBD clignotera 20 fois, puis il s'allumera et restera fixe ; il faudra répéter la procédure à partir du point (1).*
5) *Au relâchement de la poignée des gaz, dans la mesure où le code introduit est correct, le témoin EOBD s'allume et clignote pour signaler que le déblocage a abouti. Le témoin revient à son état normal (éteint) après 4 secondes.*
6) *Si le code introduit N'est PAS exact, le témoin EOBD demeure allumé et, la clé sur OFF, l'on peut répéter les opérations à partir du point (1) pour un nombre de fois illimité.*

***Remarque***

*Au cas où la poignée des gaz serait relâchée à contretemps, le témoin se rallume, il faudra donc ramener la clé sur OFF et répéter la séquence à partir du point (1).*

F

***Fonctionnement***

*Chaque fois que la clé du commutateur est tournée de ON à OFF, le système de protection active le blocage du moteur. Lors du démarrage du moteur, en tournant la clé de OFF à ON :*

1) *si le code est reconnu, le témoin (6, fig. 4), placé sur le tableau de bord, produit un bref clignotement ; le système de protection a saisi le code de la clé et désactive le blocage du moteur. En appuyant sur le bouton START (2, fig. 14.1 - fig. 14.2), le moteur se met en route ;*
2) *si le témoin (6, fig. 4) ou le témoin EOBD (7, fig. 4) demeurent allumés, le code n'a pas été saisi. Dans ce cas, il est conseillé de remettre la clé dans la position OFF et ensuite à nouveau dans la position ON ; si le blocage persiste, essayez à nouveau avec l'autre clé noire en dotation. S'il est encore impossible de faire démarrer le moteur, faites appel au réseau d'assistance DUCATI.*
3) *Si le témoin (6, fig. 4) continue de clignoter, cela signifie qu'un signal du système antidémarrage électronique a été rétabli (par exemple avec la procédure de déblocage au moyen de la poignée des gaz).Tournez la clé sur OFF et ensuite sur ON pour rétablir le fonctionnement normal du témoin antidémarrage électronique (voir point 1).*

***Attention***

*Des coups violents pourraient endommager les composants électroniques se trouvant dans la clé.*

*En cours de procédure utilisez toujours la même clé. L'utilisation de clés différentes pourrait empêcher le système de saisir le code de la clé de contact insérée.*

***Double des clés***

*En cas de demande de clés supplémentaires, adressez-vous au réseau d'assistance DUCATI en apportant toutes les clés à disposition ainsi que la CODE CARD.*
*Le réseau d'assistance DUCATI effectuera la mémorisation (jusqu'à un maximum de 8 clés) de toutes les nouvelles clés ainsi que de celles déjà en possession du client.*
*Le réseau d'assistance DUCATI pourra demander au Client de démontrer qu'il est le propriétaire du motocycle. Les codes des clés non présentées au cours de la procédure de mémorisation sont effacés de la mémoire, comme garantie que les clés éventuellement perdues ne seront plus en état de mettre en marche le moteur.*

***Remarque***

*En cas de changement de propriétaire du motocycle, il est impératif que le nouveau propriétaire entre en possession de toutes les clés et de la CODE CARD.*

F

### *Commutateur d'allumage et antivol de direction*

*(fig. 10.1 et fig. 10.2)*
*Situé devant le réservoir, il a quatre positions :*

*A)* ***ON*** *: met en circuit l'éclairage et le moteur ;*
*B)* ***OFF*** *: met hors circuit l'éclairage et le moteur ;*
*C)* ***LOCK*** *: la direction est bloquée ;*
*D)* ***P*** *: feu de stationnement et antivol de direction.*

***Remarque***

*Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner. Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.*

***Attention***

*Ce véhicule est équipé d'un boîtier pouvant économiser l'énergie. Pour éviter toute absorption de courant le cas où la clé resterait accidentellement sur ON, si l'on n'appuie pas sur le bouton de démarrage dans 15 secondes, le boîtier se désactive ; ce temps écoulé, remettez la clé sur OFF et ensuite à nouveau sur ON.*

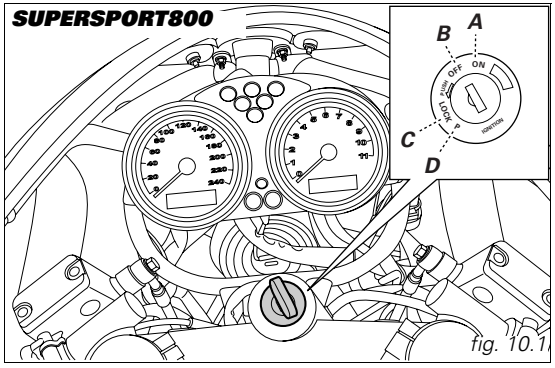


*fig. 10.1*

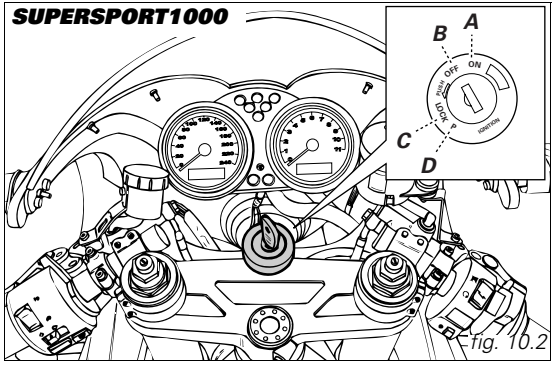


*fig. 10.2*

F

***Commutateur gauche*** *(fig. 11.1 et fig. 11.2)*

*1) Inverseur, commande de sélection feux, à deux positions :*
*position ≡D = feu de croisement allumé ;*
*position ≡D = feu de route allumé.*

*2) Bouton ⇦⇨ = clignotant de direction à trois positions :*
*position centrale = éteint ;*
*position ⇦ = virage à gauche ;*
*position ⇨ = virage à droite.*
*Pour désactiver l'indicateur, appuyez sur le levier de commande une fois revenu au centre.*

*3) Bouton = avertisseur sonore.*

*4) Bouton ≡D = appel de phare.*

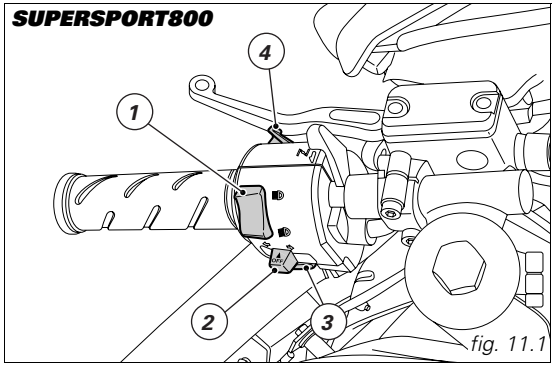


*fig. 11.1*

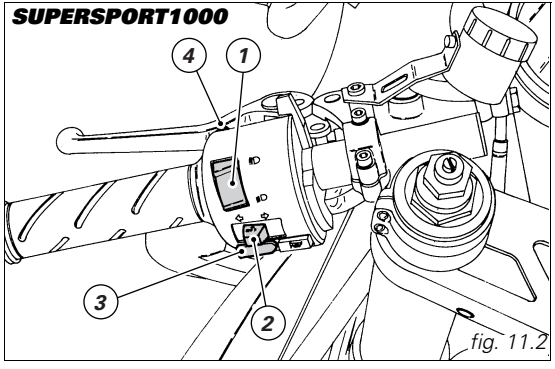


*fig. 11.2*

F

***Levier d'embrayage*** *(fig. 12.1 et fig. 12.2)*
*Le levier (1) qui commande le débrayage est équipé d'une molette (2) servant à régler l'écart entre le levier et la poignée sur le guidon (ce dispositif n'est pas présent dans la version Supersport800).*
*Pour réaliser ce réglage, relâchez complètement le levier (1) et tournez la molette (2) sur l'une des quatre positions prévues.*
*La position n° 1 correspond à la distance maximale entre le levier et la poignée, alors que la position n° 4 correspond à la distance minimale.*
*Quand vous tirez le levier (1), vous coupez le mouvement que le moteur transmet à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. De ce fait, son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement au départ.*

***Attention***
*Le réglage du levier d'embrayage doit s'effectuer motocycle à l'arrêt.*

F

***Important***
*Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie du moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.*

***Remarque***
*Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).*

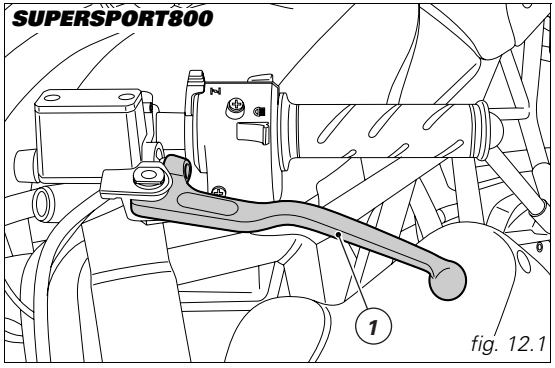


*fig. 12.1*

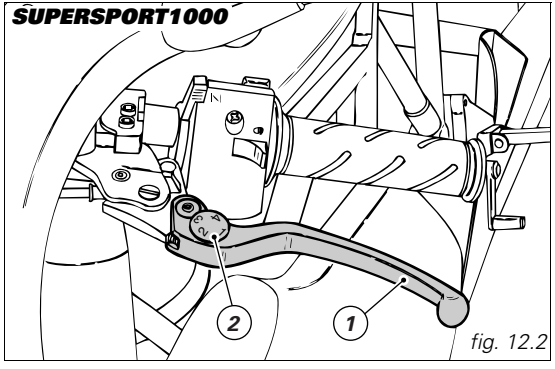


*fig. 12.2*

***Levier de starter*** *(fig. 13.1 et fig. 13.2)*
*La commande de starter sert à favoriser le démarrage du moteur à froid et à augmenter le régime de rotation au ralenti, après le démarrage.*
*Positions d'utilisation de la commande :*
*A) = commande non activée ;*
*B) = commande complètement activée.*
*Le levier peut être déplacé également sur des positions intermédiaires pour la mise en température progressive du moteur (voir page 37).*

***Important***
*N'utilisez pas ce dispositif si le moteur est chaud. Ne roulez pas avec la commande de starter activée.*

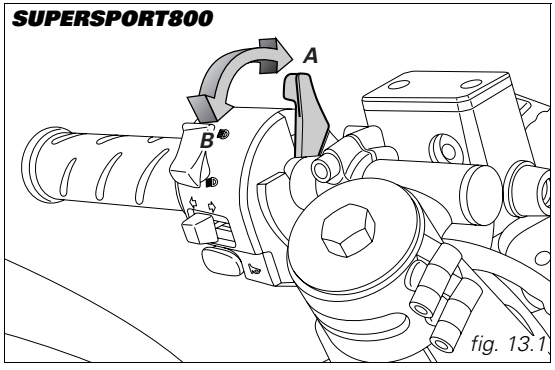


*fig. 13.1*

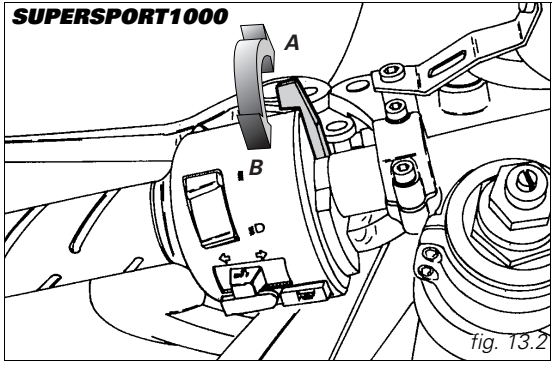


*fig. 13.2*

F

***Commutateur droit*** *(fig. 14.1 et fig. 14.2)*

*1) Interrupteur* ***DE MISE A L'ARRET MOTEUR*** *à deux positions :*
*position* ***RUN*** *(**RUN**) = marche;*
*position* ***OFF*** *(**OFF**) = arrêt du moteur.*

***Attention***
*Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt, ramenez le commutateur en position* ***RUN*** *pour procéder à la mise en route du motocycle.*

***Important***
*Rouler lorsque les feux sont allumés, arrêter le moteur avec l'interrupteur (1) et laisser la clé de contact sur ON, peut occasionner l'épuisement de la batterie, du fait que les feux demeurent allumés.*

*2) Bouton* ***START*** *= démarrage moteur.*

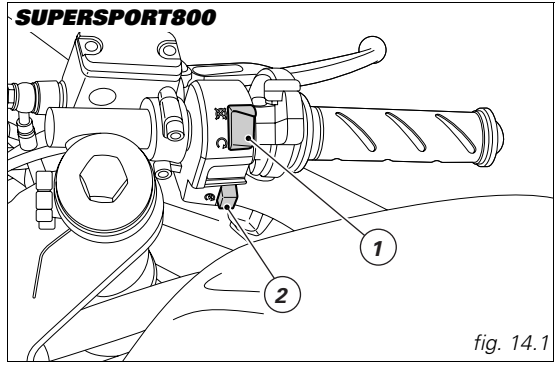


*fig. 14.1*

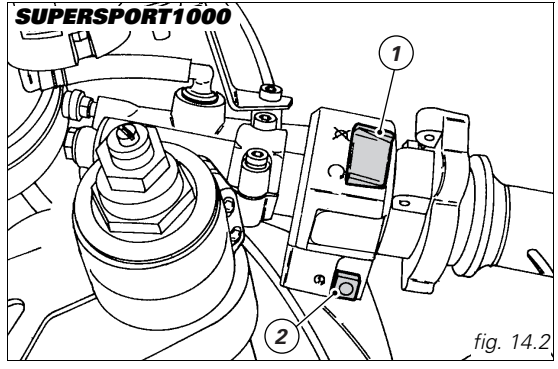


*fig. 14.2*

***Poignée des gaz*** *(fig. 15.1 et fig. 15.2)*
*La poignée des gaz (1), main droite du guidon, commande l'ouverture des soupapes du corps à papillons. Une fois relâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.*

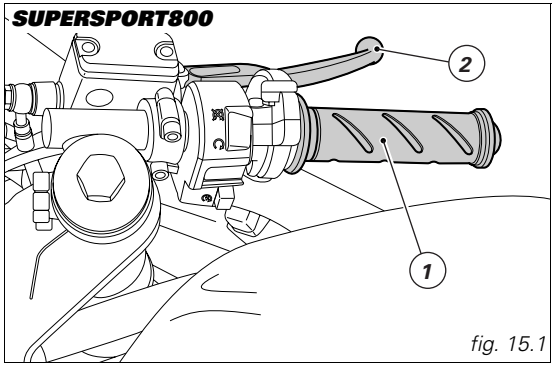


*fig. 15.1*

***Levier du frein avant*** *(fig. 15.1 et fig. 15.2)*
*Pour actionner le frein avant, tirez le levier (2) vers la poignée. Un effort minimum de votre main suffit pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.*
*Le levier de commande est doté d'une molette (3) pour le réglage de la distance du levier par rapport à la poignée sur le demi-guidon (ce dispositif n'est pas présent dans la version Supersport800).*

***Attention***
*Avant d'utiliser ces commandes, lisez les instructions énoncées à la page 39.*

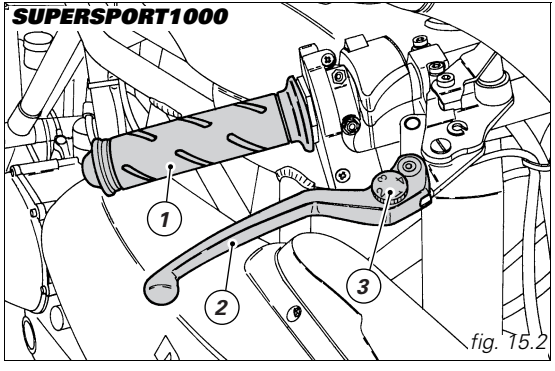


*fig. 15.2*

F

***Pédale du frein arrière*** *(fig. 16.1 et fig. 16.2)*
*Pour actionner le frein arrière, appuyez votre pied sur la pédale (1).*
*Le système de commande est de type hydraulique.*

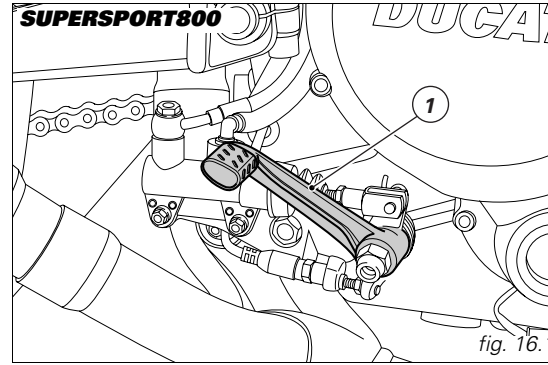


*fig. 16.1*

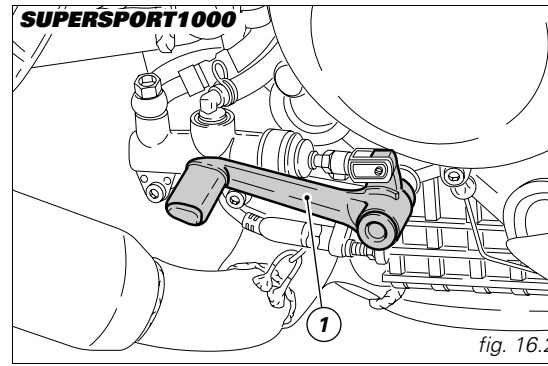


*fig. 16.2*

F

***Pédale de changement vitesse*** *(fig. 17)*
*La pédale de changement vitesse a une position de repos centrale* ***N*** *avec rappel automatique et deux mouvements : en bas = pousser la pédale vers le bas pour passer la 1e vitesse et pour rétrograder. Avec cette manoeuvre le témoin* ***N*** *au tableau de bord s'éteint ;*
*en haut = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et ensuite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse.*
*A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.*

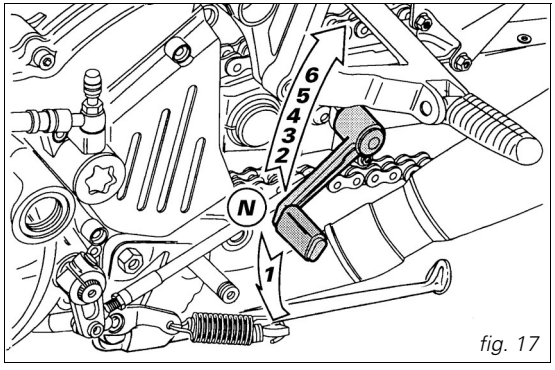


*fig. 17*

F

### *Réglage position de la pédale de changement vitesses et frein arrière*

*Pour seconder toutes exigences de conduite du pilote, on peut modifier la position des pédales de changement vitesses et de frein arrière, face au repose-pied correspondant.*
*Pour modifier la position de la pédale de changement vitesse , procédez comme suit :*
*immobilisez la tige (1) et desserrez les contre-écrous (2) et (3).*

**Remarque**
*L'écrou (2) a un filetage à gauche.*

*Tournez la tige (1), à l'aide d'une clé à ouverture fixe sur le côté hexagonal, jusqu'à obtenir la position voulue de la pédale.*
*Serrez les deux contre-écrous contre la tige.*

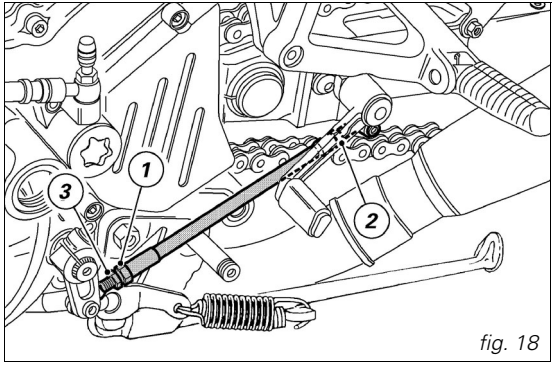


*fig. 18*

F

*Pour modifier la position de la pédale du frein arrière, procédez comme suit :*
*Desserrez le contre-écrou (4).*
*Tournez la vis de butée (5) réglant le débattement de la pédale jusqu'à la position voulue.*
*Serrez le contre-écrou (4).*
*En agissant manuellement sur la pédale, il faut constater un léger débattement à vide de celle-ci (env. 1,5÷2 mm), avant que l'action de freinage se produise .*
*Si cela n'est pas le cas, il faut modifier la tige de commande du maître-cylindre de la manière suivante :*
*Desserrez le contre-écrou (6) sur la tige de commande du maître-cylindre.*
*Vissez la tige de commande sur l'articulation (7) pour augmenter le jeu ou dévissez-la pour le réduire.*
*Serrez le contre-écrou (6) et vérifiez le jeu de nouveau.*

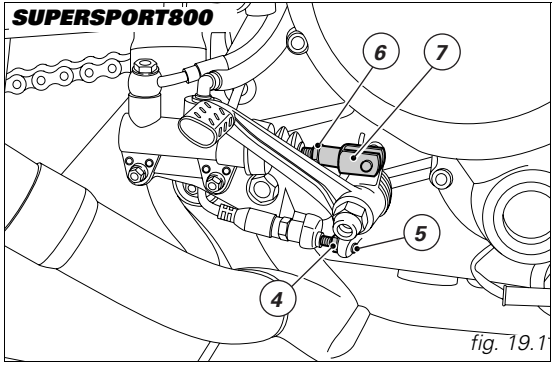


*fig. 19.1*

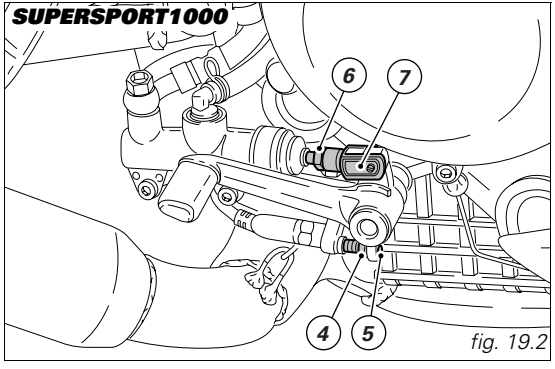


*fig. 19.2*

F

**Position sur le motocycle** *(fig. 20)*

1) *Bouchon réservoir de carburant*
2) *Serrure de selle et élément porte-casque*
3) *Béquille latérale*
4) *Rétroviseurs*
5) *Eléments de réglage de la fourche avant (SUPERSPORT1000)*
6) *Eléments de réglage amortisseur arrière*
7) *Catalyseur (sauf la version USA).*



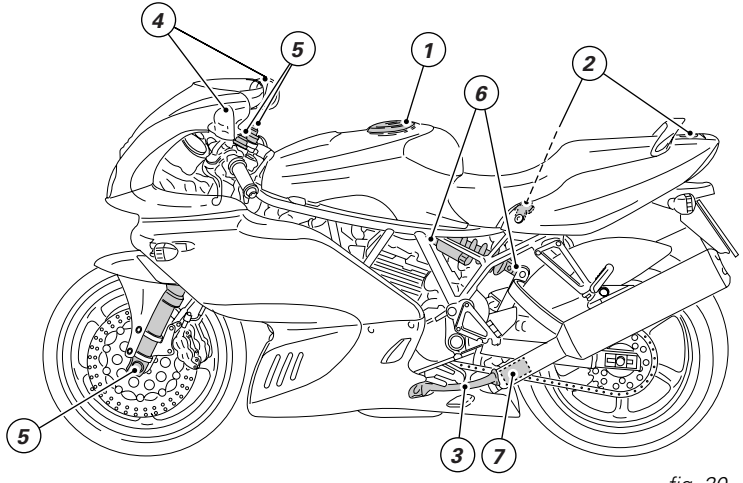



*fig. 20*

***Bouchon réservoir de carburant*** *(fig. 21)*

***Ouverture***

*Levez le cache (1) de protection et insérez la clé dans la serrure. Tournez la clé de 1/4 de tour dans le sens des aiguilles d'une montre pour déverrouiller la serrure. Levez le bouchon.*

***Fermeture***

*Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement. Tournez la clé dans le sens inverse des aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et sortez-la. Refermez le cache (1) de protection serrure.*

***Remarque***

*Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée.*

***Attention***

*Après avoir pris de l'essence (voir page 41), veillez toujours à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.*

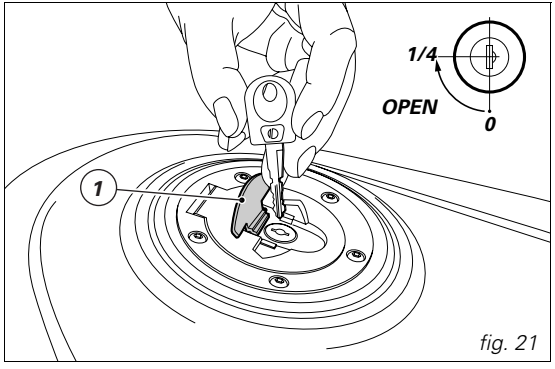


*fig. 21*

F

### *Serrure de selle et élément porte-casque*

***Ouverture*** *(fig. 22)*
*Introduisez la clé dans la serrure (1), tournez-la dans le sens des aiguilles d'une montre pour soulever la partie arrière de la selle. Sortez la selle de ses arrêtoirs (3) avant en la tirant à l'arrière.*
*A la partie avant du dégagement en dessous de la selle vous trouverez les lacets (2, fig. 23) d'ancrage des casques pour le pilote et le passager. Introduisez l'extrémité du lacet du casque dans le crochet, laissez pendre les casques à l'extérieur et remontez la selle pour les fixer.*

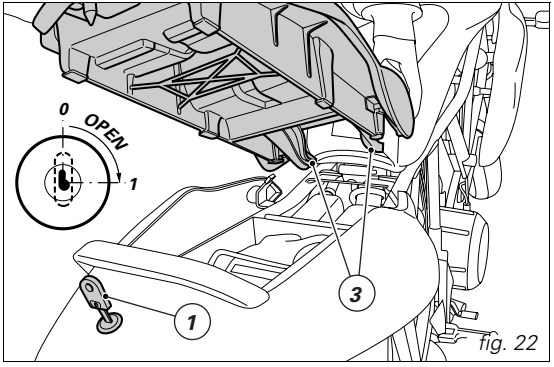


fig. 22

***Attention***
*Ce dispositif sert à assurer le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre quand vous roulez ; cela pourrait gêner les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du motocycle.*

***Fermeture***
*Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle. Introduisez les extrémités avant (3) du fond de selle sous le tube en U du cadre et appuyez sur l'extrémité arrière de la selle jusqu'à entendre le cliquetis de verrouillage de la serrure. Veillez à ce que la selle soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure (1).*

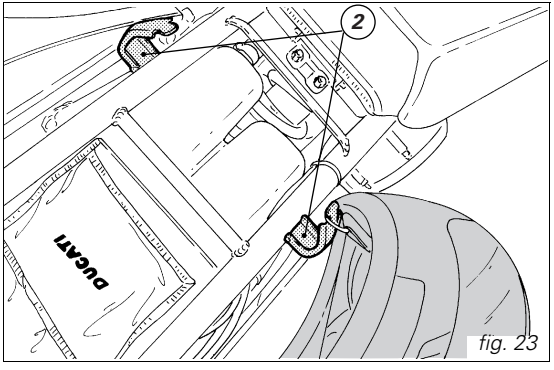


fig. 23

F

***Béquille latérale*** *(fig. 24)*

***Important***
*Avant d'utiliser la béquille latérale, assurez-vous que la consistance et la planéité de la surface d'appui soient adaptées.*

*Des terrains mouvants ou graveleux, du goudron rendu mou par la chaleur, etc. peuvent occasionner de mauvaises chutes au motocycle garé.*
*Si le terrain est en pente, garez toujours la moto avec sa roue arrière à la partie aval.*
*Pour utiliser la béquille latérale, appuyez votre pied sur la béquille (1) - en tenant de vos deux mains les demi-guidons du motocycle - jusqu'à l'amener à la position de son extension maximale. Inclinez le motocycle jusqu'à ce que l'extrémité de la béquille soit en appui sur le sol.*

***Attention***
*Ne restez pas assis sur le motocycle garé avec sa béquille latérale.*

*Pour ramener la béquille en position de "repos" (position horizontale), inclinez le motocycle à droite en levant la béquille (1) avec le dos de votre pied.*

***Remarque***
*Il est conseillé de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du système de maintien - se composant de deux ressorts à traction, l'un à l'intérieur de l'autre - et du capteur de sécurité (2).*

***Remarque***
*Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).*

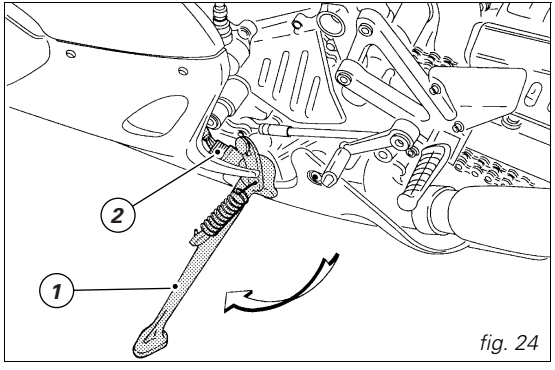


*fig. 24*

F

***Eléments de réglage de la fourche avant (SS1000)*** *(fig. 25)*
*La fourche du modèle Supersport1000 est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.*

*Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis :*

*1) pour modifier le frein hydraulique en extension ;*
*2) pour modifier la précontrainte des ressorts intérieurs ;*
*3) pour modifier le frein hydraulique en compression ;*

*A l'aide d'un tournevis à plat, tournez la vis de réglage (1), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur le frein hydraulique en détente.*
*Pour intervenir sur la vis (3), introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant l'axe de roue au niveau de l'axe du tube de fourche.*
*En tournant les vis (1 et 3) de réglage, on entend des déclics : chacun correspond à une position d'amortissement. En serrant la vis à fond jusqu'à la faire buter, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum. A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on peut compter les différents déclics qui correspondent aux positions "1" et "2", etc.*
*Les réglages STANDARD sont les suivants :*
*compression : 12 déclics ;*
*extension : 11 déclics.*
*Précontrainte du ressort (A) : 18 mm*

*Plage de réglage :*
*compression : 16 déclics ;*
*extension : 14 déclics.*
*Précontrainte du ressort (A) : 10 ÷ 25 mm*
*Pour modifier la précontrainte du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (2) à l'aide d'une clé à six pans de 22 mm.*

***Important***
*Réglez les vis de réglage des deux tubes aux mêmes positions.*

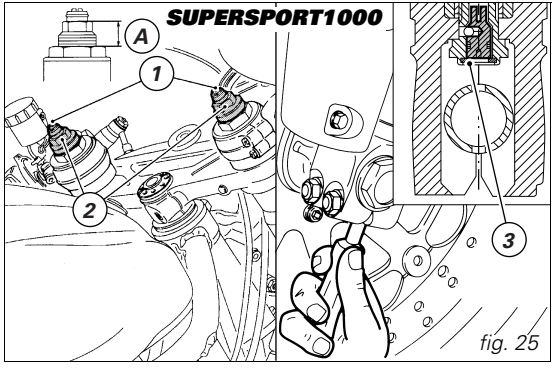


*fig. 25*

F

***Eléments de réglage amortisseur arrière***

*Tous les amortisseurs arrière sont dotés d'éléments de réglage de la précontrainte du ressort et de l'amortissement tant en extension qu'en compression.*
*L'élément de réglage (1, fig. 27.1 et fig. 26.2) sur le vase d'expansion de l'amortisseur, au côté gauche du cadre, règle le frein hydraulique en compression.*
*L'élément de réglage (2, fig. 26.1 et fig. 26.2), placé côté gauche près de la fixation de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en extension (détente).*
*Tournez les éléments de réglage (1 et 2) dans le sens des aiguilles d'une montre pour augmenter l'effet d'amortissement.*
*Les deux bagues (3, fig. 27.1 et fig. 27.2) dans la partie supérieure de l'amortisseur règlent la précontrainte du ressort externe.*
*Pour modifier la précontrainte du ressort, desserrez la bague supérieure.* ***Vissez*** *ou* ***dévissez*** *la bague inférieure pour* ***augmenter*** *ou* ***réduire*** *la précontrainte. Après avoir atteint la précontrainte souhaitée, serrez la bague de serrage supérieure.*

***Attention***

*Tournez la bague de réglage de la précontrainte à l'aide d'une clé à ergot. Agissez avec une précaution toute particulière, afin que votre main ne soit pas blessée à la suite d'un choc violent, contre d'autres parties du motocycle, au cas où, au cours de l'action, la dent de la clé se dégagerait du cran sur la bague.*

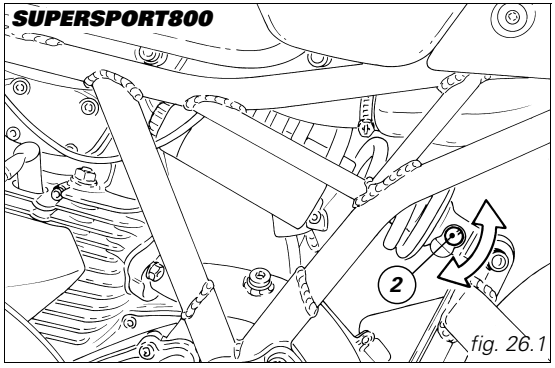


*fig. 26.1*

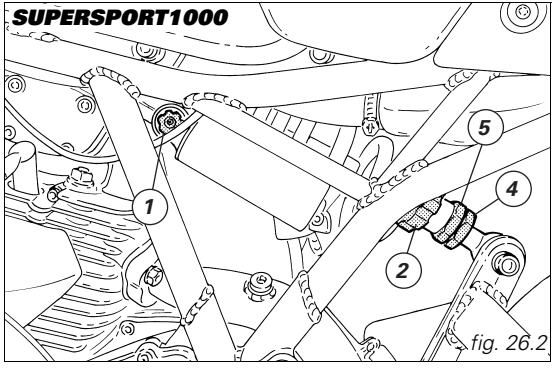


*fig. 26.2*

F

**Attention**
*L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.*

**Amortisseur pour le modèle SS800**
*Tarage STANDARD :*
- *Elément de réglage (1, fig. 27.1) de la compression 25 déclics.*
- *Elément de réglage (2, fig. 26.1) de l'extension 6 déclics.*

*Longueur STANDARD du ressort :*
*177 mm*

**Amortisseur pour le modèle SS1000**
*L'amortisseur Öhlins est également doté de réglage de la longueur. Cette solution permet de régler la hauteur du train arrière indépendamment de la précontrainte du ressort.*
- *Elément de réglage (1, fig. 26.2) de la compression 14 déclics.*
- *Elément de réglage (2, fig. 26.2) de l'extension 9 déclics.*

*Pour modifier le train arrière, dévissez le contre-écrou (4, fig. 26.2) et l'écrou (5, fig. 26.2).*
*Longueur STANDARD du ressort :*
*180,5 mm*

**Attention**
*L'amortisseur contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages graves si démonté par un personnel n'ayant pas l'expérience voulue.*

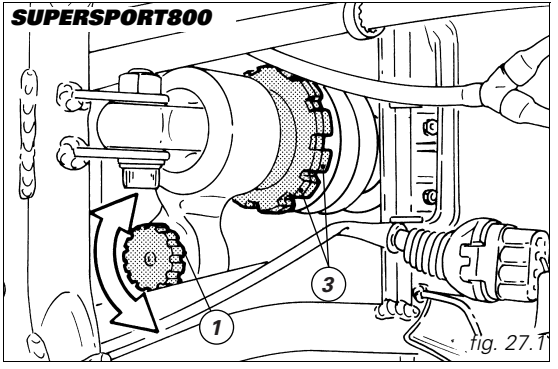


*fig. 27.1*

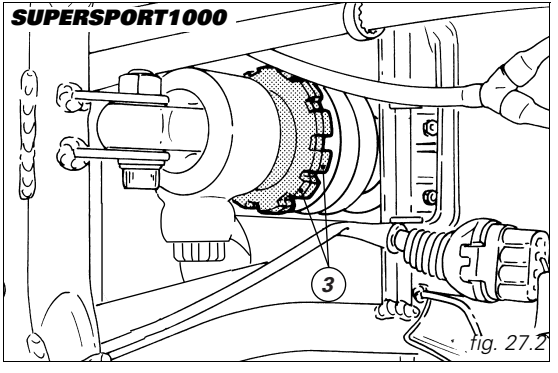


*fig. 27.2*

F

## Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle

***Vitesse de rotation maximum*** *(fig. 28)*
*Vitesse de rotation à respecter durant la période de rodage et en conditions d'utilisation normale :*

*1) Jusqu'à 1000 km ;*
*2) De 1000 à 2500 km.*

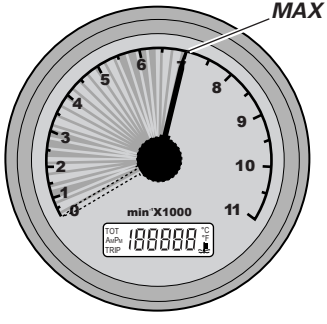



*fig. 28*

***Jusqu'à 1000 km***
*Au cours des 1000 premiers km de roulage prendre garde au compte-tours car il ne faut absolument pas dépasser le régime de 5.500÷6.000 trs.min$^{-1}$.*
*Au cours des premières heures de roulage du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime du moteur tout en respectant la limite établie.*
*A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.*
*Pour les 100 premiers km utilisez les freins avec précaution et évitez tous coups de frein brutaux et freinages prolongés. Cela permet une adaptation correcte des garnitures des plaquettes sur les disques de frein.*
*Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques du motocycle et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps à un régime élevé surtout dans les montées.*
*Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser si nécessaire.*

***De 1000 à 2500 km***
*Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur ; il ne faut toutefois jamais dépasser le régime de 7000 trs.min$^{-1}$.*

***Important***

*Pendant toute la période de rodage, respectez scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions conseillées dans le carnet de garantie. Le non-respect de ces règles dégage Ducati Motor Holding S.p.A. de toute responsabilité à l'égard des préjudices occasionnés au moteur et de sa durée de vie.*

*Le respect des préconisations ci-dessus accroît la longévité du moteur et réduit l'exigence de révisions ou mises au point.*

### *Contrôles avant la mise en route*

***Attention***

*L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou atteinte à l'intégrité physique du pilote et du passager.*

*Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants :*

***Carburant dans le réservoir***

*Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. En l'occurrence, prenez de l'essence (page 41).*

***Niveau d'huile moteur***

*Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. En l'occurrence, faites l'appoint d'huile (page 63).*

***Liquide freins et embrayage***

*Vérifiez le niveau du liquide dans les réservoirs correspondants.*

***Condition des pneus***

*Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus (page 61)*

***Fonctionnalité des commandes***

*Actionnez les leviers et pédales des freins, embrayage, gaz et changement de vitesse pour en contrôler le bon fonctionnement.*

***Eclairage et avertisseurs***

*Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et les indicateurs, ainsi que le fonctionnement de l'avertisseur sonore. En cas de lampes grillées, procédez au remplacement (page 56).*

***Verrouillages à clé***

*Contrôlez le verrouillage du bouchon réservoir de carburant et de la selle.*

***Béquille***

*Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position de la béquille latérale (page 31).*

***Attention***

*En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*

***Démarrage du moteur***

***Remarque***
*Pour démarrer le moteur lorsqu'il est déjà en température, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".*

***Attention***
*Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes à utiliser durant la conduite.*

***Température ambiante normale***
*(comprise entre 10 °C/50 °F et 35 °C/ 95 °F)*
1) *Déplacez le commutateur d'allumage en position* ***ON*** *(fig. 29). Vérifiez si le témoin vert* ***N*** *et le rouge au tableau de bord sont allumés.*

***Important***
*La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur (page 11).*

***Attention***
*La béquille latérale doit se trouver au repos (position horizontale), sinon le capteur de sécurité empêche le démarrage.*

***Remarque***
*Il est possible de démarrer le moteur avec la béquille dépliée et le sélecteur au point mort, ou bien avec un rapport engagé, en tirant le levier d'embrayage (dans ce cas la béquille doit être repliée).*

2) *Déplacez le levier de starter en position (B) (fig. 30.1 et fig. 30.2).*
3) *Assurez-vous que le commutateur d'arrêt (1, fig. 31.1 et fig. 31.2) soit en position (RUN) ; appuyez ensuite sur le bouton de démarrage (2, fig. 31.1 et fig. 31.2).*

*Le motocycle est doté de démarrage servocommandé. Cette fonction permet le démarrage servocommandé du moteur en appuyant sur le bouton (2) et en le relâchant immédiatement. En appuyant sur le bouton (2) le moteur démarre automatiquement pendant un temps maximum qui varie en fonction de la température du moteur. Moteur en marche, le système neutralise l'entraînement du démarreur électrique. En cas d'allumage raté du moteur, il faut attendre au moins 2 secondes avant d'appuyer de nouveau sur le bouton de démarrage (2).*

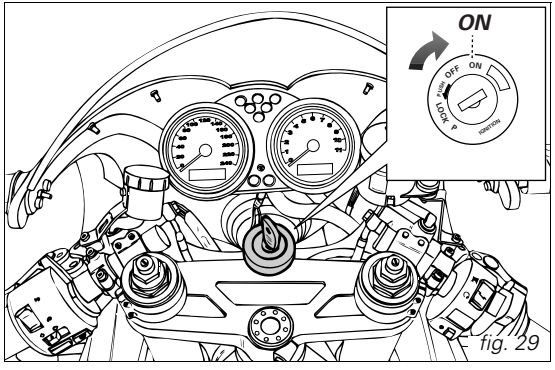


*fig. 29*

F

*Laissez démarrer le motocycle spontanément sans actionner la poignée des gaz.*

***Important***
*N'utilisez pas le démarreur électrique pour une durée supérieure à 5 secondes. Attendez 10 secondes avant de redémarrer le moteur.*

4) *Déplacez le levier de starter en position verticale (A) pour obtenir un régime de rotation du moteur d'env. 1.400÷1.500 trs.min$^{-1}$.*

***Important***
*Ne faites pas fonctionner le moteur froid à un nombre de tours élevé. Attendez que l'huile monte en température et circule dans tous les éléments exigeant le graissage.*

5) *Au fur et à mesure que le moteur monte en température, portez progressivement le levier de starter en position verticale (A). Le moteur à température de fonctionnement devra tenir le ralenti, le starter totalement fermé.*

***Température ambiante élevée (supérieure à 35 °C/95 °F)***
*Suivez la même procédure décrite pour "Température ambiante normale", sans utiliser la commande de starter.*
***Température ambiante froide (inférieure à 10 °C/50 °F)***
*Suivez la procédure décrite pour Température ambiante normale, en prolongeant le temps de mise en température du moteur (point 5) jusqu'à 5 minutes.*

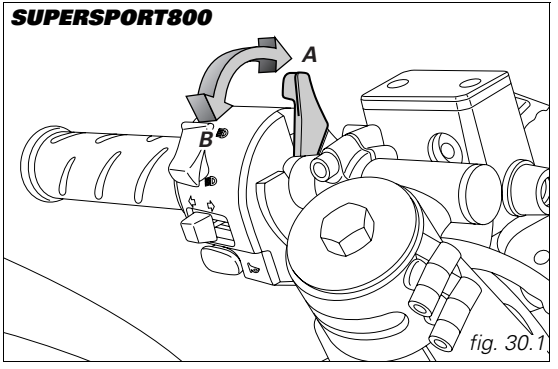


fig. 30.1

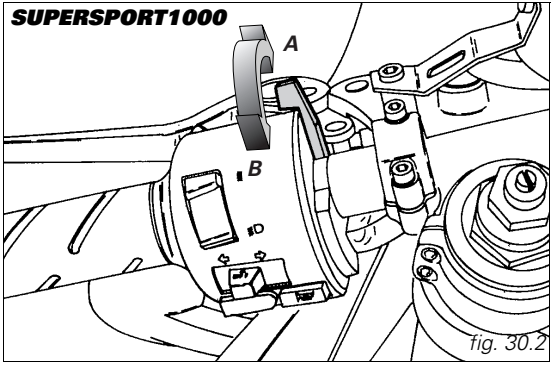


fig. 30.2

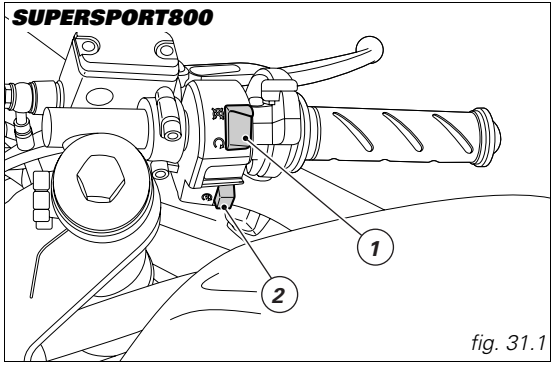


fig. 31.1

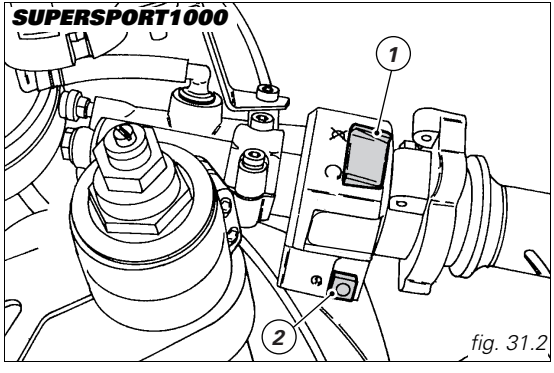


fig. 31.2

### *Démarrage et mise en route du motocycle*

*1) Débrayez en agissant sur le levier de commande.*
*2) Du bout de votre pied, baissez avec décision la pédale de changement vitesses de manière à engager le premier rapport.*
*3) Accélérez en agissant sur la poignée des gaz et en lâchant à la fois et progressivement le levier d'embrayage : le véhicule commencera à se déplacer.*
*4) Lâchez totalement le levier d'embrayage et accélérez.*
*5) Pour passer la seconde vitesse, il faut couper les gaz pour réduire le régime du moteur ; débrayer subitement, soulever la pédale de changement vitesses et lâcher le levier d'embrayage.*

*La rétrogradation se fait de la manière suivante : relâchez la poignée des gaz , débrayez, accélérez un instant le moteur , pour permettre la synchronisation des engrenages à engager, rétrogradez et relâchez le levier de débrayage. Utilisez les commandes avec intelligence et rapidité : lorsque le moteur commence de réduire la vitesse en abordant une pente, rétrogradez immédiatement et soyez toujours sur le bon rapport de boîte ; on évite ainsi toutes sollicitations critiques tant sur la structure du motocycle que sur son moteur.*

**F**

### *Important*

*Evitez les brusques accélérations qui peuvent noyer le moteur et provoquer des à-coups violents aux organes de la transmission. Après le passage de la vitesse, évitez de tenir le levier de débrayage tiré, pour ne pas risquer l'échauffement et l'usure prématurée des garnitures.*

### *Freinage*

*Réduisez progressivement la vitesse en rétrogradant pour ralentir grâce au frein moteur et utilisez seulement ensuite les deux freins ensemble pour l'arrêt définitif. Avant que le motocycle s'arrête, il faut débrayer pour éviter que le moteur s'éteigne à l'improviste.*

### *Attention*

*L'utilisation indépendante de l'une d'entre les deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.*
*N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée ; vous pourriez provoquer le blocage des roues, d'où la perte de contrôle du motocycle.*
*En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussée ayant peu d'adhérence, la capacité de freinage de votre motocycle sera sensiblement réduite. En pareilles circonstances utilisez les freins très doucement et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte de contrôle du motocycle.*
*Lorsque vous abordez de longues et fortes descentes, bénéficiez du frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances : l'insistance sur le frein provoque l'échauffement de la matière de friction et réduit sensiblement la capacité de freinage.*
*Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et sont préjudiciables à la précision de conduite et à la tenue de route au virage.*

### *Mise à l'arrêt du motocycle*

*Réduisez la vitesse, rétrogradez et lâchez la poignée des gaz. Rétrogradez jusqu'à la première vitesse et par la suite mettez au point mort. Freinez et mettez la moto à l'arrêt. Coupez le moteur en déplaçant la clé de contact en position **OFF** (page 18).*

### *Important*

*Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé de contact en position **ON** pour éviter de porter préjudice aux composants électriques.*

### *Stationnement*

*Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer (voir page 31).*
*Tournez le guidon tout à gauche et déplacez la clé de contact en position **LOCK** pour éviter les vols.*
*Si vous garez votre moto dans un garage ou à l'intérieur d'autres structures, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur tout près de votre motocycle.*
*Si besoin est, on peut laisser le feu de position allumé en tournant la clé sur **P**.*

### *Important*

*Il ne faut pas que la clé de contact reste trop longtemps sur la position **P** pour ne pas décharger la batterie. Ne laissez jamais la clé de contact insérée si le motocycle est sans surveillance.*

### *Attention*

*Le système d'échappement peut être encore chaud, même après avoir éteint le moteur ; veillez à ce qu'aucune partie du corps ne touche le système d'échappement et que le véhicule ne soit pas garé à proximité de matériaux inflammables (y compris le bois, les feuilles, etc.).*

### *Attention*

*L'utilisation de cadenas et verrouillages, empêchant le motocycle de rouler (ex. verrouillage du disque ou de la couronne, etc.) est très dangereuse. Cela peut être préjudiciable au bon fonctionnement du motocycle et à l'intégrité physique de pilote et passager.*

### *Ravitaillement carburant*

*Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans le puisard du bouchon (fig. 32).*

### *Attention*

*Utilisez du carburant ayant une quantité réduite de plomb et un indice d'octane à l'origine de 95 au moins. Le puisard du bouchon ne doit pas contenir de carburant.*

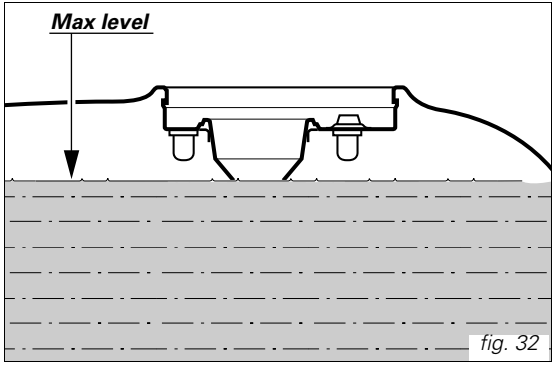


fig. 32

F

***Accessoires en dotation*** *(fig. 33)*
*Un dégagement au-dessous de la selle abrite une trousse (1) qui contient :*
*un manuel d'utilisation et entretien ;*
*un lacet d'ancrage du casque ;*
*un jeu d'outils pour les opérations ordinaires d'entretien et de contrôle.*

*Pour y avoir accès, il faut retirer la selle en intervenant sur la serrure (voir page 30).*

***Le kit d'outils*** *(fig. 34)*
*comprend :*
*clé à bougies à six pans (2) ;*
*axe pour clé à bougies (3) ;*
*double tournevis (4) ;*
*lacet d'ancrage du casque (5).*

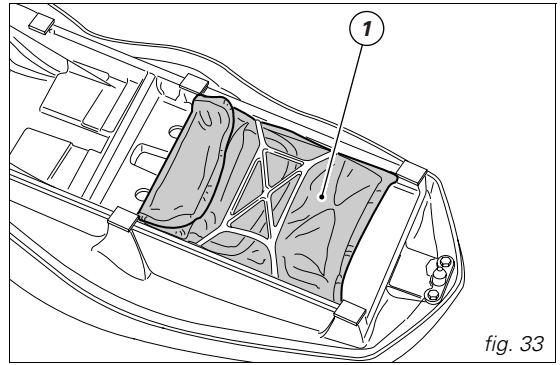


*fig. 33*

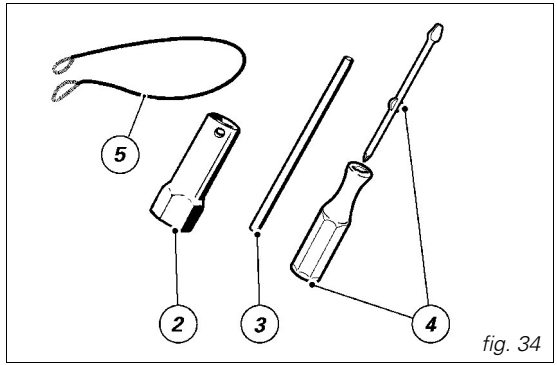


*fig. 34*

F

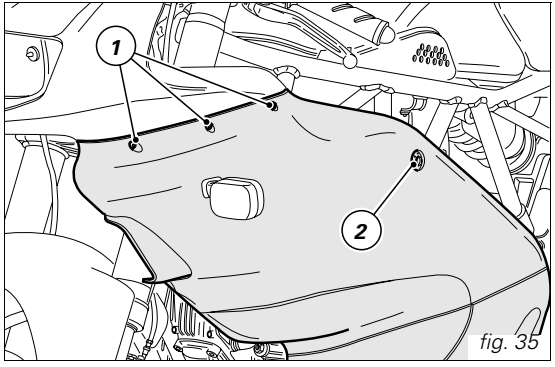


fig. 35

### *Dépose de l'habillage*

*Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'entretien ou de réparation il faut déposer quelques éléments de l'habillage du motocycle.*

### *Attention*

*L'inexécution ou l'exécution imparfaite du serrage d'un des éléments précédemment retirés peut en provoquer le débridage intempestif pendant la marche, d'où la perte de contrôle du motocycle.*

### *Important*

*Pour ne pas endommager les éléments peints du carénage et au saute-vent de la bulle, près des vis de serrage, utilisez toujours, lors du remontage, les rondelles en nylon. Quelques-unes d'entre les vis d'assemblage sont auto-taraudeuses : il ne faut pas trop les serrer pour ne pas endommager le taraudage, ce qui en empêcherait leur resserrage après coup.*

### *Demi-carénages latéraux*

*Desserrez les trois vis (1) fixant chaque demi-carénage à la bulle.*
*Desserrez la vis (2) fixant chaque demi-carénage au support du cadre.*

*Desserrez la vis (3) fixant le demi-carénage gauche à la plaque de support de la béquille latérale. Desserrez la vis (4) fixant le demi-carénage droit au goujon de la pédale de frein arrière.*
*Débranchez les liaisons des clignotants de direction.*
*Desserrez les quatre vis (5) de fixation inférieure des demi-carénages et retirez les demi-carénages.*
*Cette opération ne s'avère pas nécessaire si vous souhaitez retirer les deux demi-carénages. Si cela est le cas, ôtez-les de dessous le motocycle, en prenant garde à ne pas forcer lors de leur écartement, afin d'en prévenir la rupture.*

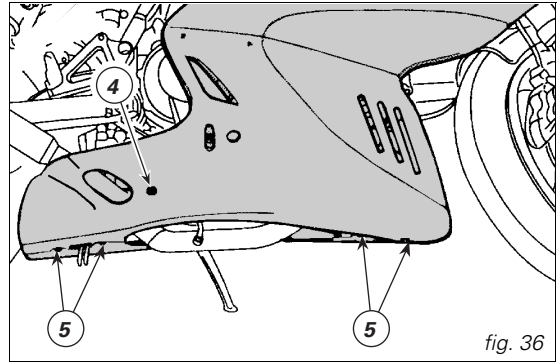


*fig. 36*

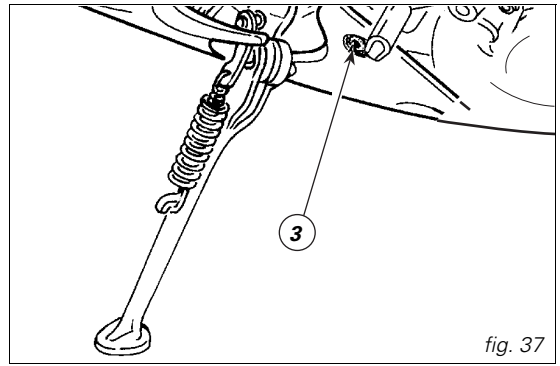


*fig. 37*

F

***Bulle***

*Desserrez les deux écrous (1, fig. 38) de fixation des rétroviseurs. Retirez les rétroviseurs de la bulle. Desserrez les trois vis (2, fig. 39) fixant chaque demi-carénage à la bulle. Ecartez légèrement les demi-carénages et desserrez les quatre vis (3, fig. 40) fixant chaque côté de la bulle au sous-cadre supportant le phare. Retirez la bulle en la dégageant du goujon de serrage avant (4, fig. 39), au-dessus du phare.*

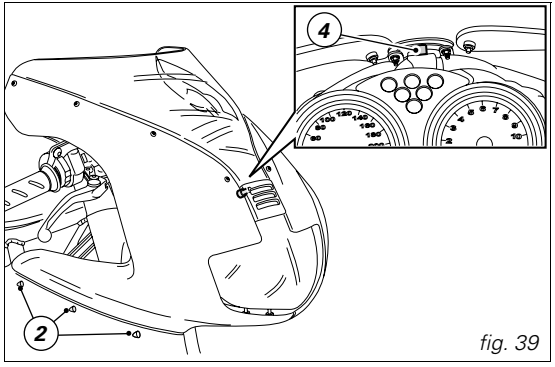


*fig. 39*

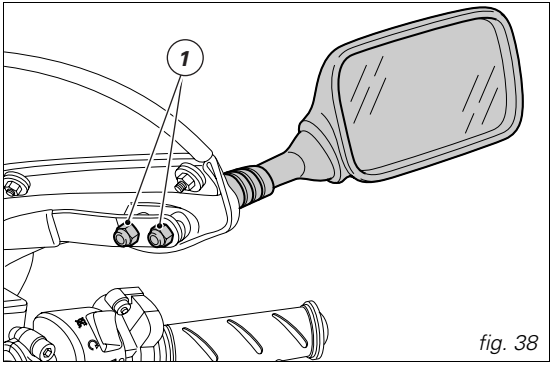


*fig. 38*

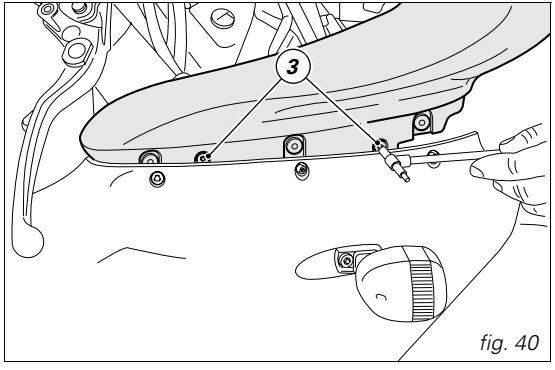


*fig. 40*

F

***Levage réservoir carburant*** *(fig. 41 et fig. 42)*
*Retirez la selle (voir page 30).*
*Détachez, en le tirant vers le haut, le crochet flexible (1, fig. 41) avant du support du réservoir.*
*Levez le réservoir et dégagez la béquille de service (2, fig. 42) de son arrêtoir (3).*
*Mettez le réservoir en appui sur la béquille de service (2) en insérant l'extrémité de celle-ci dans le trou de la traverse du cadre.*

*L'opération effectuée, procédez à la repose des composants retirés suivant les instructions décrites dans l'ordre inverse.*

***Attention***
*Pour éviter que le carburant sorte par le reniflard du bouchon de carburant, assurez-vous que la quantité de carburant à l'intérieur est au-dessous de 4 l (témoin de bas niveau sur le tableau de bord allumé).*
*Levez le réservoir tant qu'il suffit pour ôter la béquille de service ; une rotation excessive pourrait endommager le câblage de la jauge à carburant et/ou les Durites de carburant.*
*Lorsque vous baissez le réservoir, veillez à ce que les Durites de carburant ne s'étranglent pas et que le câble de la jauge à carburant ne se trouve pas près de la culasse du cylindre verticale.*

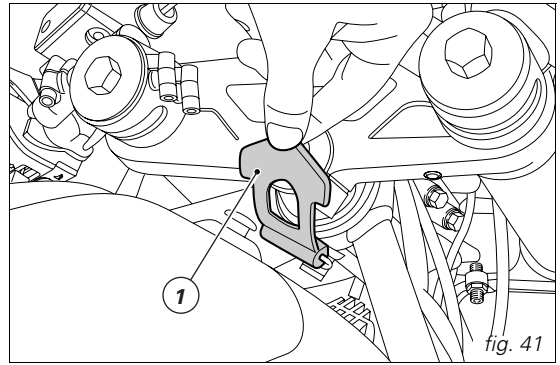


*fig. 41*

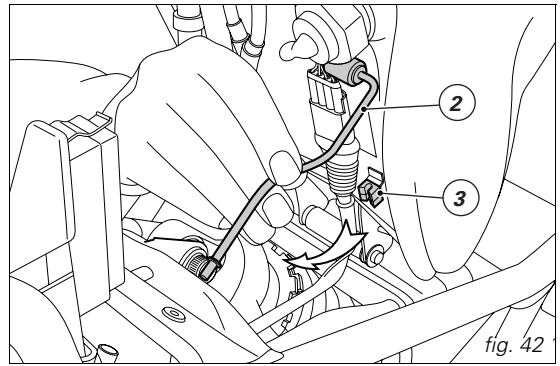


*fig. 42*

***Remplacement du filtre à air*** *(fig. 43 et fig. 44)*
*Le filtre à air doit être remplacé avec la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie). Pour avoir accès à la boîte à filtre, levez le réservoir de carburant.*
*Pour retirer le filtre, décrochez les languettes (1) de fixation du couvercle, de part et d'autre de la boîte à filtre, et retirez le couvercle (2).*
*Retirez la cartouche du filtre (3, fig. 44) et remplacez-la.*

***Important***
*Un filtre encrassé réduit l'amenée d'air ce qui entraîne une consommation de carburant plus importante, un moteur moins performant et de la calamine sur les bougies.*
*N'utilisez pas le motocycle sans filtre ; les impuretés existant dans l'air pourraient entrer dans le moteur et lui porter préjudice.*

*Reposez correctement le filtre, ainsi qu'il est indiqué à la figure 44, dans l'emplacement de la boîte à filtre et remontez tous les éléments retirés.*

***Important***
*En cas d'utilisation sur des routes poussiéreuses ou humides, remplacez le filtre à des intervalles plus rapprochés par rapport aux indications du tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie).*

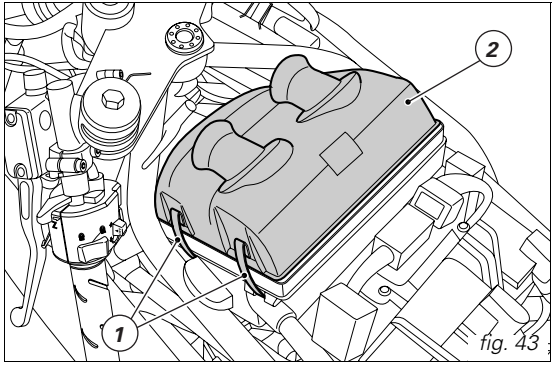


fig. 43

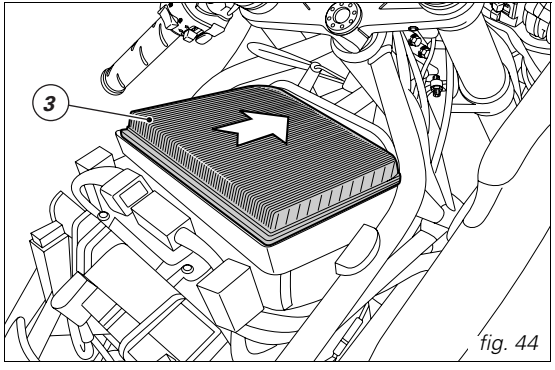


fig. 44

F

### *Contrôle niveau liquide de freins et embrayage*

*Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque MIN indiquée sur les réservoirs correspondants (fig. 45.1 à fig. 47).*
*Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*
*Quant à la remise à niveau du liquide ou à la vidange, selon la cadence indiquée au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie), contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*

**Important**
*Tous les 4 ans il est conseillé de remplacer totalement les tubulures des circuits.*

### *Système de freinage*

*Si l'on constate un jeu trop important au levier ou à la pédale de frein, bien que les plaquettes soient en bonnes conditions, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification du circuit et, au besoin, la purge du système.*

**Attention**
*Le liquide de freins et embrayage est nuisible aux éléments peints du carénage et aux éléments plastiques. Evitez donc tout contact du liquide avec ces éléments.*
*L'huile hydraulique est corrosive et peut occasioner des préjudices et des lésions.*
*Ne mélangez pas d'huiles de qualité différente.*
*Contrôlez la parfaite étanchéité des joints.*

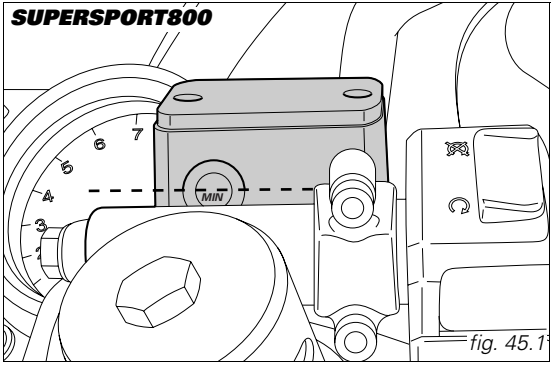


fig. 45.1

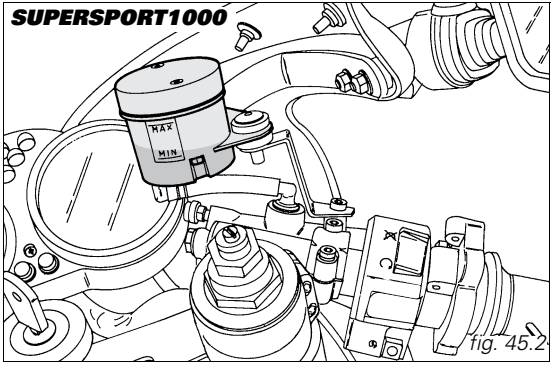


fig. 45.2

F

***Système d'embrayage***

*Un jeu au levier de commande trop important et un motocycle qui saute ou s'arrête lors du passage de la vitesse signalent la présence d'air dans le système. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé pour une vérification et, au besoin, la purge du système.*

***Attention***

*Le niveau du liquide d'embrayage dans le réservoir a tendance à augmenter au fur et à mesure que la garniture des disques d'embrayage s'use : il ne faut donc pas dépasser la valeur prescrite (3 mm au-dessus du niveau min).*

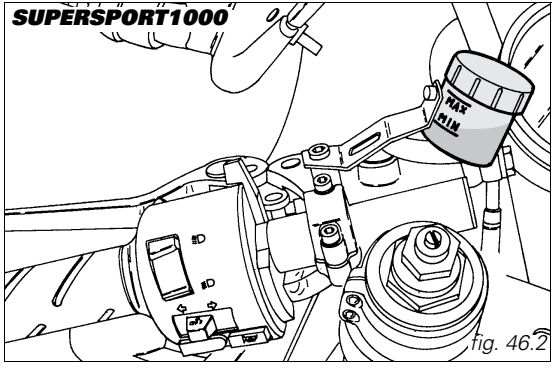


fig. 46.2

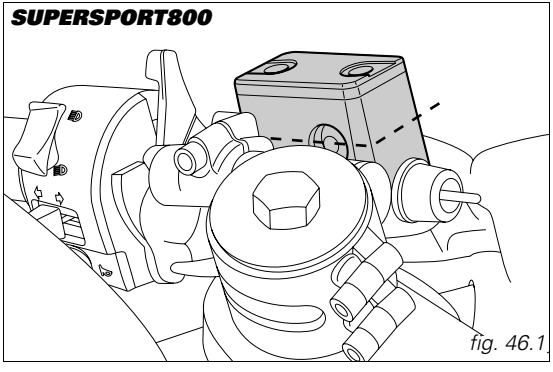


fig. 46.1

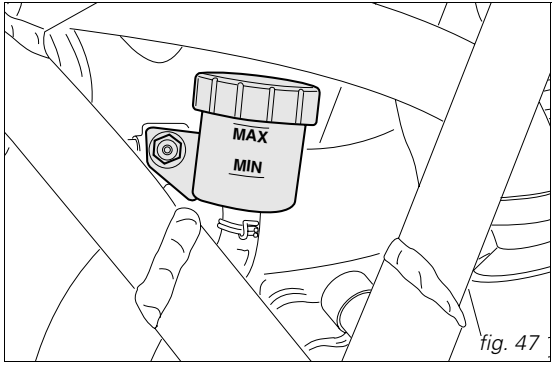


fig. 47

F

***Vérification de l'usure des plaquettes de freins***
*(fig. 48)*

***Frein avant***
*Pour simplifier le contrôle des plaquettes de freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette comporte un indicateur d'usure. Une plaquette en bon état doit présenter des rayures bien visibles sur ses garnitures.*

***Frein arrière***
*Sur chaque plaquette l'épaisseur de la garniture doit être de 1 mm au moins.*

***Important***
*Pour le remplacement des plaquettes de freins, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*

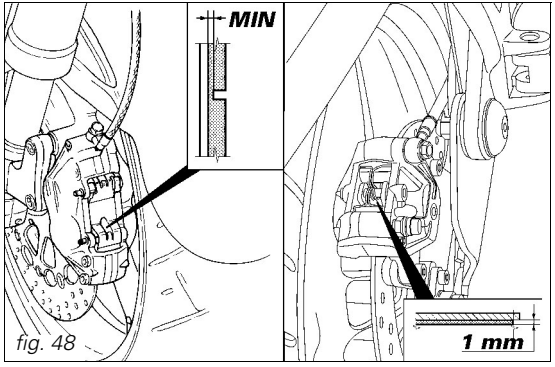


*fig. 48*

F

### *Lubrification des articulations*

*Périodiquement il est nécessaire de contrôler les conditions des gaines extérieures des câbles des gaz et de starter. Ils ne doivent pas présenter d'étranglements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en intervenant sur sa commande : si vous constatez du frottement ou des points durs, faites-le remplacer par un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*
*Pour prévenir pareils problèmes, graissez périodiquement l'extrémité des câbles flexibles de chaque commande avec de la graisse SHELL Advance Grease ou Retinax LX2.*

*Pour le câble des gaz, on préconise de retirer le cache (1, fig. 49) de la commande en desserrant les deux vis de fixation (2), et de graisser l'extrémité du câble et le rouet.*

### *Attention*

*Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans le rouet à travers la glissière du couvercle (3, fig. 50).*

*Reposez le couvercle et serrez les vis (2).*

*Pour garantir un fonctionnement optimal de l'articulation des béquilles, il faut lubrifier avec de la graisse SHELL Alvania R3 tous les points soumis au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.*

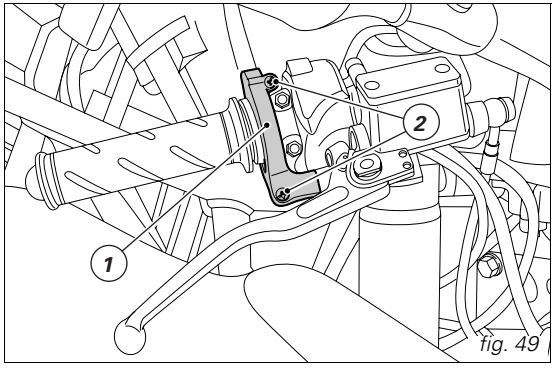


*fig. 49*

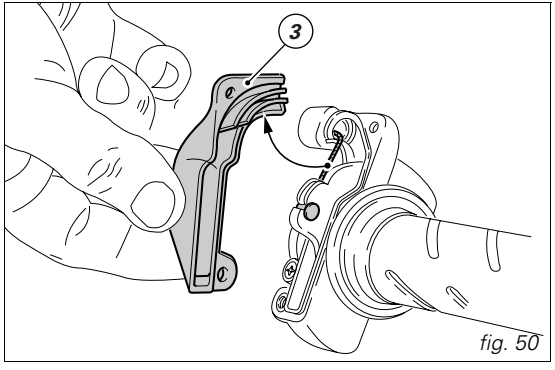


*fig. 50*

F

***Réglage du câble des gaz***

*La poignée de commande des gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de* ***1,5 ÷ 2 mm****, mesurée sur le bord de la poignée.*
*S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (1, fig. 50.1 et fig. 50.2) situé près de la commande.*

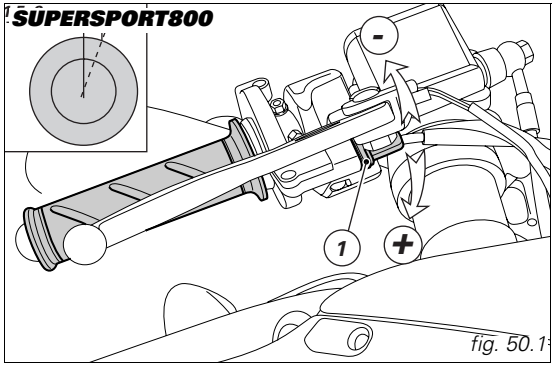


fig. 50.1

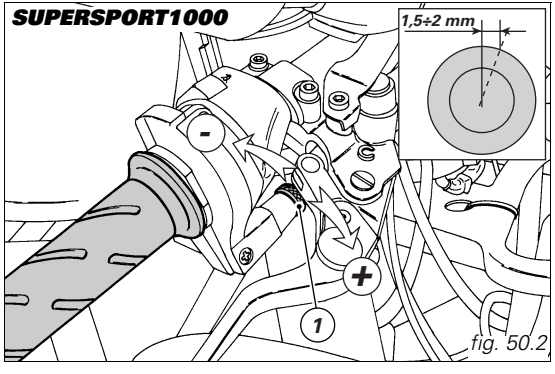


fig. 50.2

F

***Charge de la batterie*** *(fig. 51)*
*Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer du motocycle.*
*Débranchez la borne négative* ***(-)*** *noire en premier et celle positive* ***(+)*** *rouge par la suite.*
*Décrochez les arrêtoirs (1) et retirez la batterie.*

***Attention***
*La batterie produit des gaz explosibles : gardez-la loin des sources de chaleur.*

*Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.*
*Branchez les conducteurs du chargeur de batterie sur les bornes : rouge au pôle positif* ***(+)****, noir au pôle négatif* ***(-)****.*

***Important***
*Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer pour éviter la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie, ce qui pourrait enflammer les gaz à l'intérieur de ses éléments.*
***Reliez toujours la borne positive (rouge) en premier.***

***Attention***
*Tenez la batterie hors de la portée des enfants.*

*Chargez la batterie pendant 5-10 heures à 1 A .*

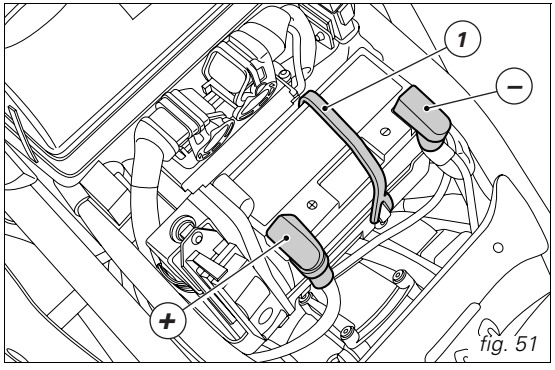


*fig. 51*

F

***Mise en tension de la chaîne de transmission***

*Faites tourner lentement la roue arrière pour trouver la position où la chaîne se présente tendue davantage. Le motocycle sur sa béquille latérale, poussez la chaîne de votre doigt vers le haut, tout au milieu du bras oscillant. Le brin inférieur de la chaîne doit avoir un mou de* ***25÷30 mm.***

*Pour régler la tension (SUPERSPORT800) desserrez l'écrou (1,fig. 53.1) de l'axe de roue, serrez la vis (2), du même nombre de tours et dans le sens des aiguilles d'une montre, de part et d'autre du bras oscillant, pour la tendre davantage ou desserrez-la pour obtenir l'effet contraire. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant. Pour régler la tension (SUPERSPORT1000) desserrez les écrous (1, fig. 53.2) de chaque côté de l'axe de roue. Desserrez le contre-écrou (2) et desserrez pareillement, dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, la vis (3) des deux côtés du bras oscillant pour la tendre davantage ou serrez pour obtenir l'effet contraire. Dans ce dernier cas, il faut pousser la roue vers l'avant.*

F

***Important***

*Une chaîne mal tendue provoque l'usure prématurée des organes de transmission.*

*Vérifiez la correspondance, sur les deux côtés du bras oscillant, des repères de positionnement par rapport à l'indication du curseur (4, fig. 53.1 et fig. 53.2), ce qui garantit le parfait alignement de la roue.*

*Graissez le filet de l'écrou (1) de l'axe de roue avec de la graisse SHELL Retinax HDX2 et serrez au couple de 72 Nm.*

*Graissez le filet des vis (3) de réglage avec de la graisse SHELL Alvania R3 et serrez les contre-écrous au couple de 8 Nm.*

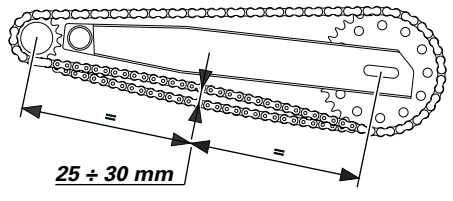



*fig. 52*

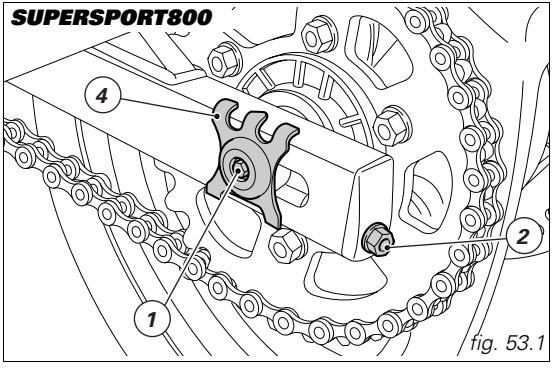


fig. 53.1

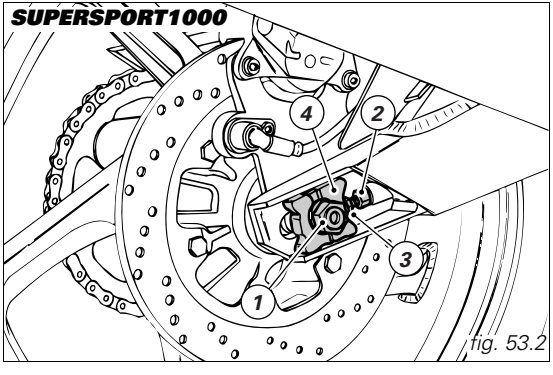


fig. 53.2

### *Graissage de la chaîne de transmission*

*Ce type de chaîne est pourvue de joints toriques à protection des éléments frottants contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints au cours du nettoyage de la chaîne, utilisez uniquement des solvants spécifiques et n'effectuez pas de lavage trop violent - par des machines à jets de vapeur, par exemple. Séchez la chaîne à l'air comprimé ou à l'aide d'une matière absorbante et graissez-la à chacun de ses éléments avec de la graisse SHELL Advance Chain ou Advance Teflon Chain.*

**Important**

*L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait être fort préjudiciable à la chaîne, à la couronne et au pignon moteur.*

F

### *Remplacement des ampoules d'éclairage*

*Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, assurez-vous que la lampe de rechange ait les valeurs de tension et de puissance spécifiées pour "Circuit Electrique" à la page 74. Vérifiez toujours le bon fonctionnement de l'ampoule neuve avant de procéder à la repose des pièces retirées.*

#### *Phare*

*Pour accéder aux ampoules du phare, il faut agir de l'intérieur de la bulle.*
*Sortez le connecteur (1, fig. 54) de l'ampoule.*
*Sortez le soufflet de protection en le tirant par sa languette (A).*
*Décrochez l'agrafe (2, fig. 55) de retenue ampoule et retirez la lampe du support.*

#### *Remarque*

*La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce que cela en provoquerait le noircissement, d'où la diminution de sa luminosité.*

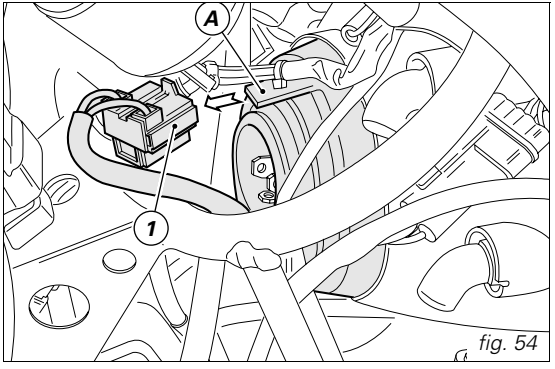


*fig. 54*

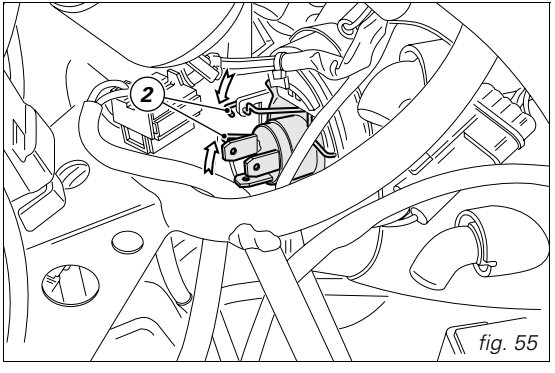


*fig. 55*

***Repose ampoules :***
*Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte.*
*Accrochez l'extrémité de l'agrafe (2) aux supports de l'ensemble phare ; reliez le connecteur (1) précédemment détaché et remontez le soufflet en caoutchouc.*

*L'ampoule du feu de position est montée dans la partie supérieure de l'ensemble phare. Pour la remplacer, il faut sortir la douille de lampe (3, fig. 56) de l'ensemble phare. Sortez l'ampoule et remplacez-la.*

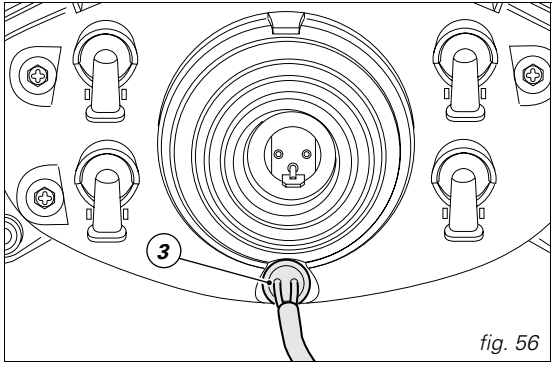


*fig. 56*

F

***Clignotants de direction*** *(fig. 57)*
*Desserrez la vis (1) et séparez la coupelle (2) depuis le support du clignotant.*
*Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place.*
*Remontez la coupelle en insérant l'ergot (A) dans le cran correspondant du support du clignotant.*
*Serrez la vis (1).*

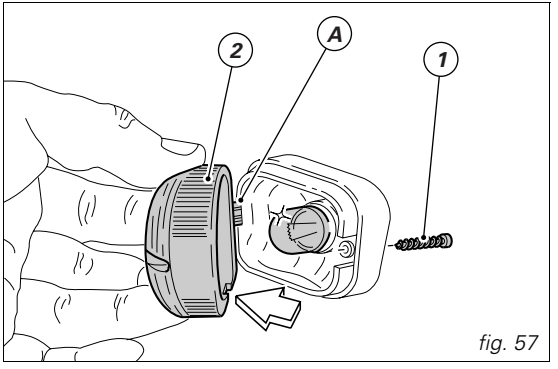


*fig. 57*

***Eclairage plaque*** *(fig. 58)*
*Pour accéder à l'ampoule d'éclairage plaque à numéro, sortez la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.*
*Sortez la lampe et remplacez-la.*

***Remarque***
*La douille de lampe est pourvue d'une extrémité (A, fig. 58) par laquelle on peut la sortir du support de plaque, en évitant de déchirer les câbles.*

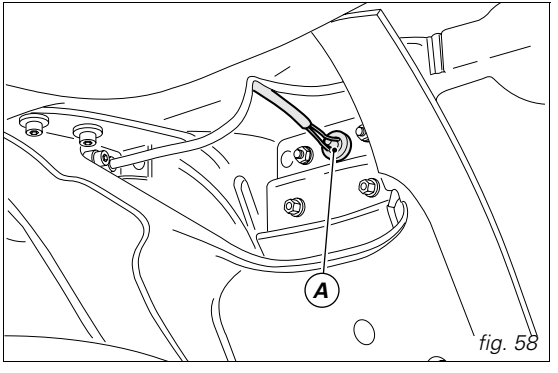


*fig. 58*

***Feux stop***

*Pour remplacer l'ampoule du feu stop et de position, il faut desserrer les deux vis (1, fig. 59) qui serrent l'optique et la retirer. Cette lampe a une douille à baïonnette. Pour l'extraire, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour insérer l'ampoule neuve, il faut l'enfoncer et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à son encliquetage en place (fig. 60). Remontez l'optique et serrez les vis (1).*

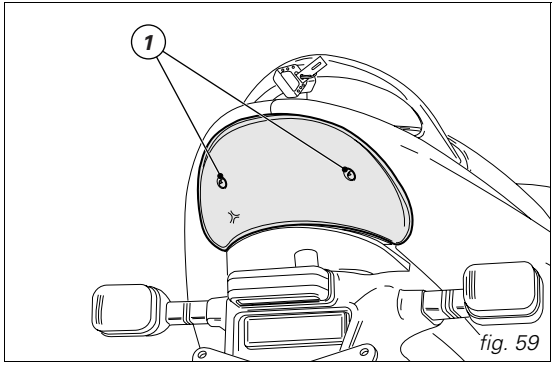



*fig. 59*

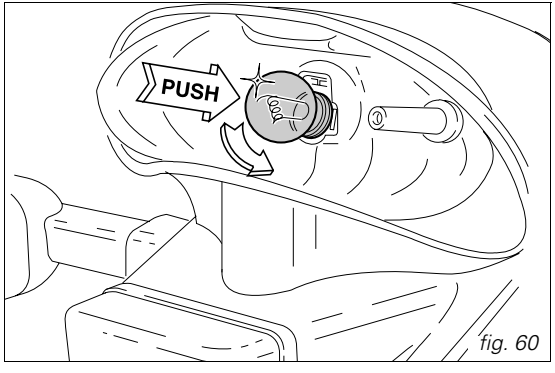



*fig. 60*

F

***Assiette du phare*** *(fig. 61)*
*Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement à l'aplomb de son axe longitudinal en face d'un mur ou écran, à une distance de 10 m de celui-ci. Tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du motocycle. Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible. Allumez le feu de croisement.*
*La limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.*

***Remarque***
*La procédure décrite est établie par la "Réglementation Italienne" au sujet de la hauteur maximum du faisceau lumineux.*
*Conformez cette procédure aux prescriptions en vigueur dans le pays où le motocycle est utilisé.*

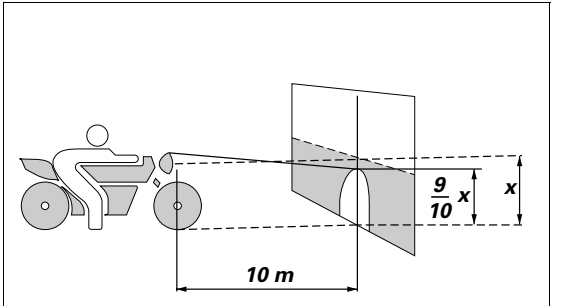


*fig. 61*

F

***La retouche de l'assiette verticale*** *du phare s'effectue en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 62), côté gauche du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.*

***La retouche de l'assiette horizontale*** *du phare s'effectue en intervenant sur les vis de réglage (2, fig. 62), côté droit du phare. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux se déplacera à droite, vice versa il se déplacera à gauche.*

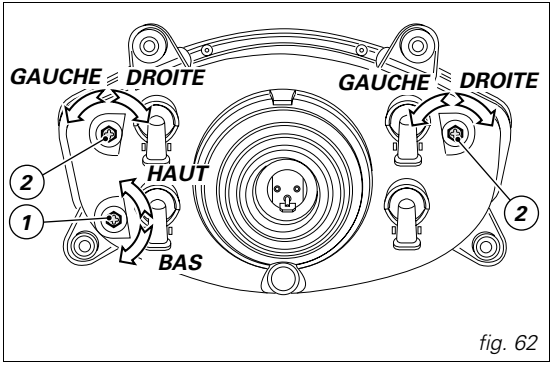


*fig. 62*

***Pneus***
*Pression avant :*
*2,1÷2,2 bars*
*Pression arrière :*
*2,1÷2,3 bars*

*La pression des pneus peut varier selon la température externe et l'altitude ; elle doit donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.*

***Important***
*Mesurez et réglez la pression lorsque les pneus sont froids.*

*Afin de préserver la rotondité de la jante avant, en roulant sur des chaussées très déformées, augmenter la pression de gonflage du pneu de 0,2÷0,3 bar.*

F

***Réparation ou remplacement des pneus***

*En cas de perforations légères, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.*

***Attention***

*En cas de perforation, remplacez le pneu.*
*Remplacez les pneus en utilisant la marque de première monte.*
*Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des soupapes pour éviter les chutes de pression lorsque vous roulez. N'utilisez jamais des pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur pilote et passager.*

*Après remplacement d'un pneu, il faut réaliser l'équilibrage de la roue.*

F

***Important***

*Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.*

***Remarque***

*Adressez-vous à un Concessionnaire ou à un Atelier Agréé pour le remplacement des pneus afin d'avoir la garantie d'une dépose et repose correcte des roues.*

***Epaisseur minimale de la bande de roulement***

*Mesurez l'épaisseur minimale (S, fig. 63) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante : elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions législatives en vigueur.*

***Important***

*Contrôlez périodiquement vos pneus pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, des gonflements ou des taches évidentes et étendues qui révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacez-les s'il sont fort abîmés.*
*Otez le gravier ou d'autres corps étrangers restés captifs dans les sculptures du pneu.*

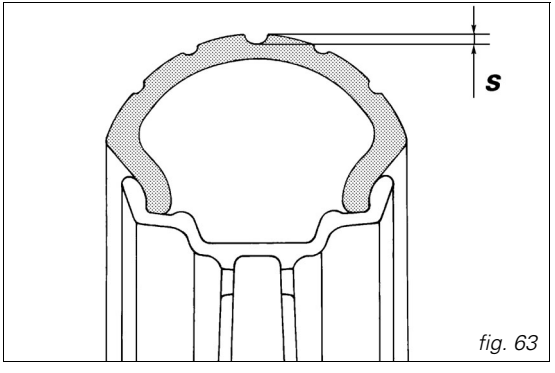


fig. 63

***Contrôle niveau huile moteur*** *(fig. 64)*
*Le niveau de l'huile moteur peut être vérifié par le hublot de regard (1) placé sur le couvercle d'embrayage. Contrôlez le niveau motocycle parfaitement vertical et moteur en température. Après l'extinction, attendez quelques minutes afin que le fluide se stabilise. Le niveau doit se maintenir entre les marques du hublot de regard. Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint avec l'huile moteur SHELL Advance Ultra 4.*
*Otez le bouchon de remplissage (2) et complétez l'huile jusqu'au niveau établi. Reposez le bouchon.*

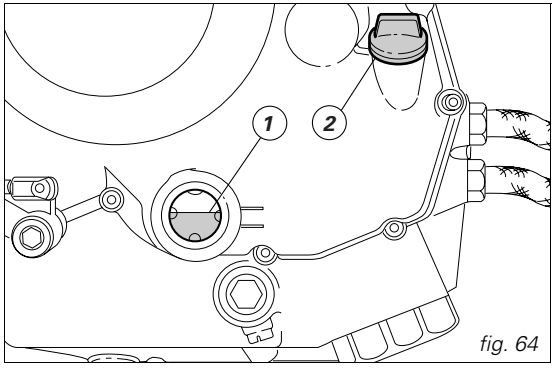
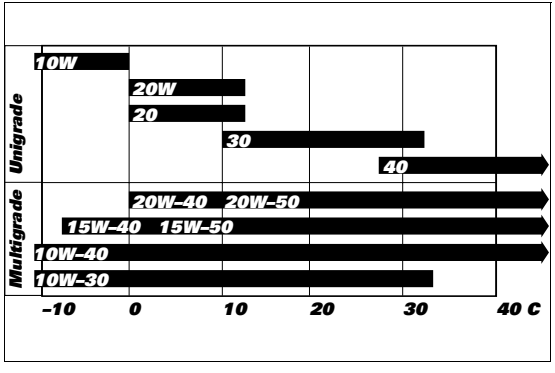


*fig. 64*

***Important***
*Pour la vidange du moteur et le remplacement des filtres à huile - suivant la cadence prescrite au tableau d'entretien périodique (voir Carnet de Garantie) - contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*

***Viscosité***
*SAE 10W-40*
*Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être utilisées si la température moyenne de la zone d'utilisation du motocycle se trouve dans les limites de la gamme prescrite.*




F

***Nettoyage et remplacement des bougies*** *(fig. 65)*
*La bougie est un élément important du moteur et doit donc être systématiquement contrôlée.*
*Cette action s'avère assez facile et permet de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur.*
*Retirez le demi-carénage gauche, sortez les capuchons des bougies et enlevez-les de la culasse à l'aide de la clé en dotation.*
*Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale : une couleur uniforme marron clair témoigne un bon état du moteur.*

*Si l'on constate une couleur différente ou de la calamine, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*
*Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale : si elle se présente usée et vitreuse, remplacez la bougie.*
*Contrôlez l'écart entre les électrodes :*
***0,6÷0,7 mm***.

F

***Important***
*En cas de réglage, prenez garde à plier l'électrode latérale. Un écart plus ou moins important diminue les performances et peut entraîner des difficultés au démarrage ou des problèmes de fonctionnement au ralenti.*
*Nettoyez l'électrode et l'isolation soigneusement à l'aide d'une petite brosse métallique et vérifiez la condition du joint.*

*Nettoyez soigneusement son emplacement sur la culasse et prenez garde à ne pas laisser tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.*

*Reposez la bougie sur la culasse en la vissant jusqu'à la fin de son filetage. Serrez au couple de 20 Nm.*
*Si l'on ne dispose pas de clé dynamométrique, après le serrage à la main, serrez encore de 1/2 tour avec la clé en dotation.*

***Important***
*N'utilisez pas des bougies ayant un degré thermique non approprié ni une longueur différente du filetage.*
*La bougie doit être serrée correctement.*

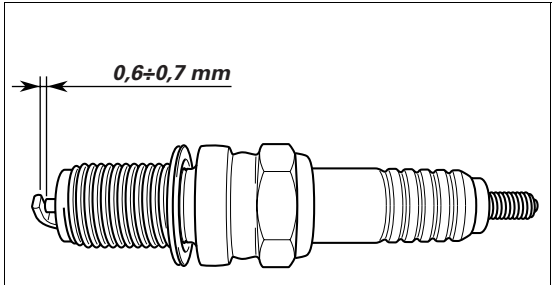


*fig. 65*

***Nettoyage général***

*Afin de maintenir dans le temps le brillant d'origine des surfaces métalliques et des éléments peints, il faut laver et essuyer périodiquement le motocycle à raison de son utilisation et des conditions des routes parcourues. Pour ce faire, servez-vous de produits appropriés, biodégradables si possible, et évitez les détergents ou solvants trop agressifs.*

***Important***

*Ne lavez pas le motocycle aussitôt après son utilisation, pour prévenir la formation des halos provoqués par l'eau qui s'évapore des surfaces demeurant encore chaudes.*
*Ne pas diriger sur le motocycle de jets d'eau chaude ou sous haute pression. L'utilisation de machines à jets de vapeur est susceptible de provoquer des grippages ou des anomalies aux fourches, moyeux de roue, système électrique, joints SPI de la fourche, ouïes d'aération et pots d'échappement, débouchant à la perte des conditions de sécurité du véhicule.*

*Si quelques parties du moteur devaient être particulièrement sales ou encrassées, utilisez un dégraissant à nettoyer. Empêchez pourtant qu'il entre au contact des organes de la transmission (chaîne, pignon, couronne, etc.).*
*Rincez le motocycle à l'eau tiède et séchez toutes ses parties superficielles à l'aide d'une peau chamoisée.*

***Attention***

*Parfois les freins ne répondent pas après le lavage du motocycle.*

*Ne graissez ni lubrifiez les disques de frein, ce qui provoquerait la perte de l'efficacité de freinage de la machine.*
*Nettoyez les disques avec un solvant non gras.*

### *Inactivité prolongée*

*Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations ci-dessous :*
*réalisez un nettoyage général ;*
*vidangez le réservoir carburant ;*
*introduisez, par les sièges des bougies, un peu d'huile moteur dans les cylindres et faites tourner un peu le moteur manuellement, afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes ;*
*utilisez le support de service pour soutenir le motocycle ;*
*débranchez et ôtez la batterie - le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du motocycle pour une période supérieure à un mois ;*
*recouvrez le motocycle d'une housse de protection n'endommageant pas la peinture et ne retenant pas la buée.*
*La housse est disponible auprès de Ducati Performance.*

### *Consignes importantes*

*Dans certains pays (France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc.) la législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit.*
*Réalisez, en l'occurrence, les contrôles périodiques prévus et remplacez tout ce qu'il faut par des pièces détachées spécifiques d'origine Ducati, qui se conforment aux règles des différents pays.*

***Encombrement*** *(mm) (fig. 66)*

***Poids***
*A sec :*
*182,3 Kg (SS800)*
*188,3 Kg (SS1000)*
*A pleine charge :*
*385 Kg*

***Attention***
*Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.*

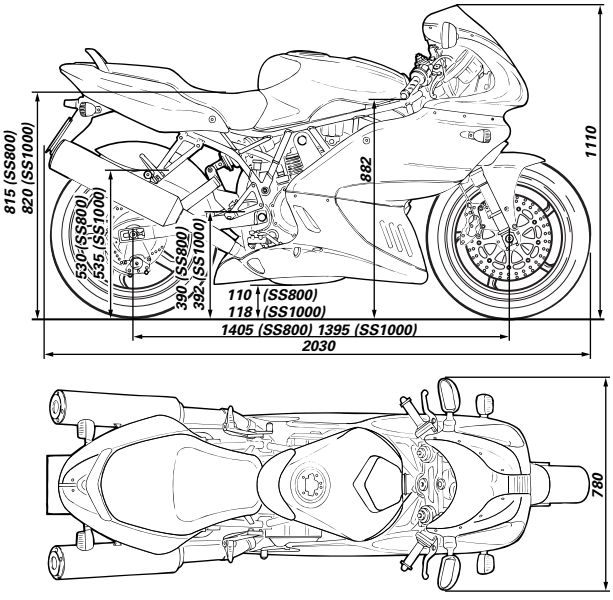



*fig. 66*

| ***Ravitaillements*** | ***Type*** | ***$dm^3$ (litres)*** |
|---|---|---|
| *Réservoir de carburant, y compris une réserve de 4 $dm^3$ (litres)* | *Essence sans plomb avec indice d'octane à l'origine de 95 au minimum* | *16* |
| *Carter inférieur et filtre* | *SHELL - Advance Ultra 4* | *3,3 (SS800)*<br>*3,9 (SS1000)* |
| *Circuit frein AV/AR et embrayage* | *Liquide spéciale pour systèmes hydrauliques SHELL - Advance Brake DOT 4* | *—* |
| *Protection pour contacts électriques* | *Spray pour le traitement des systèmes électriques SHELL - Advance Contact Cleaner* | *—* |
| *Fourche avant* | *SHELL - Advance Fork 7.5 ou Donax TA* | *(par tube)*<br>*0,410 (SS800)*<br>*0,532 (SS1000)* |

F

***Important***

*L'emploi d'additifs dans le carburant ou dans les lubrifiants est à proscrire.*

***Moteur***

*Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal à 90°.*
*Alésage mm :*
*88 (SS800) ;*
*94 (SS1000).*
*Course mm :*
*66 (SS800) ;*
*71,5 (SS1000).*
*Cylindrée totale $cm^3$ :*
*803 (SS800) ;*
*992 (SS1000).*
*Rapport volumétrique ±0,5:1 :*
*10,5 (SS800) ;*
*10,0 (SS1000).*
*Puissance max. à l'arbre (95/1/CE) :*
*54,8 kW - 74,5 ch à 8.250 trs.$min^{-1}$ (SS800) ;*
*63 kW - 85,5 ch à 7.750 trs.$min^{-1}$ (SS1000).*
*Couple max. à l'arbre (95/1/CE) :*
*70 Nm - 7,1 Kgm à 6.250 trs.$min^{-1}$ (SS800) ;*
*87,5 Nm - 9,0 Kgm à 5.750 trs.$min^{-1}$ (SS1000).*

***Important***

*Quelle que soit la condition de marche, il ne faut pas dépasser le limite de vitesse maxi.*

***Distribution***

***Desmodromique**, deux soupapes par cylindre, actionnées par quatre culbuteurs (deux culbuteurs d'ouverture et deux de fermeture) et par un arbre à cames en tête. Le vilebrequin la commande à l'aide d'engrenages à denture droite, poulies et courroies crantées.*

***Schéma distribution desmodromique** (fig. 67)*

1) *Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).*
2) *Pastille de réglage culbuteur supérieur.*
3) *Demi-lunes.*
4) *Pastille de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
5) *Ressort de rappel du culbuteur inférieur.*
6) *Culbuteur de fermeture (ou inférieur).*
7) *Arbre à cames.*
8) *Soupape.*

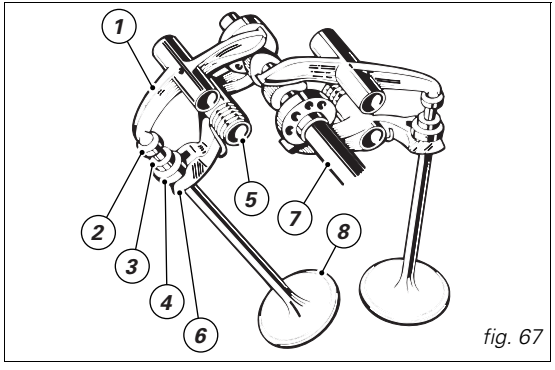


*fig. 67*

F

***Performances***
*La vitesse de pointe, relativement à chaque rapport, peut être obtenue dans la mesure où l'on respecte les prescriptions du rodage et les opérations d'entretien systématique.*

***Système de freinage***

***Avant***
*A double disque percé.*
*Matière de la cloche :*
*acier*
*Matière surface de freinage :*
*acier inoxydable.*
*Diamètre du disque :*
*320 mm*
*Commande hydraulique par levier, main droite du guidon.*
*Surface de freinage :*
*88 $cm^2$*
*Etriers de frein à pistons différenciés.*
*Marque :*
*BREMBO*
*Type :*
*30/34-4 pistons*
*Garniture :*
*FERIT I/D 450 FF*
*Type de maître-cylindre :*
*PS 16 (SS800)*
*PSC 16 (SS1000)*

***Arrière***
*A disque fixe percé.*
*Matière surface de freinage :*
*acier inoxydable.*
*Diamètre du disque :*
*245 mm*
*Commande hydraulique par pédale côté droit.*
*Surface de freinage :*
*32 $cm^2$*
*Marque :*
*BREMBO*
*Type :*
*P 34 C*
*Garniture :*
*FERIT I/D 450 FF*
*Type de maître-cylindre :*
*PS 11*

***Attention***
*Le liquide utilisé dans le système de freinage est corrosif. En cas de contact accidentel avec les yeux ou la peau, lavez abondamment à l'eau courante la partie concernée.*

F

### *Transmission*

*Embrayage :*
*disques multiples à bain d'huile (SS800),*
*disques multiples à sec (SS1000) ;*
*actionné par levier côté gauche du demi-guidon.*
*Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte par engrenages à denture droite.*
*Rapport :*
*33/61 (SS800) ;*
*32/59 (SS1000).*
*Boîte :*
*à 6 rapports ;*
*avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.*
*Rapport pignon/couronne :*
*15/39 (SS800) ;*
*15/38 (SS1000).*

*Rapports totaux :*
*1e 13/32 (SS800) - 15/37 (SS1000)*
*2e 18/30 (SS800) - 17/30 (SS1000)*
*3e 21/28 (SS800) - 20/27 (SS1000)*
*4e 23/26 (SS800) - 22/24 (SS1000)*
*5e 22/22 (SS800) - 24/23 (SS1000)*
*6e 26/24 (SS800) - 28/24 (SS1000)*

*Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne.*
*Marque :*
*RK*
*Type :*
*520 GXW (SS800) ;*
*525 GXW (SS1000).*
*Dimensions :*
*5/8"x1/4" (SS800) ;*
*5/8"x5/16" (SS1000).*
*Nombre de maillons :*
*98 (SS800) ;*
*96 (SS1000).*

### *Important*

*Les rapports indiqués ont été homologués, par conséquent il ne faut pas les modifier.*

*Toutefois Ducati Motor Holding S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adaptation du motocycle à des parcours spéciaux ou compétitions et pour vous indiquer des rapports différents de ceux standard. Contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé.*

### *Attention*

*S'il y a lieu de remplacer la couronne AR, contactez un Concessionnaire ou Atelier Agréé. Un remplacement imparfait peut être préjudiciable à la sécurité du pilote et du passager, ainsi qu'endommager de manière irréparable le motocycle.*

***Cadre***
*En treillis tubulaire - cage supérieure en tubes d'acier hyper-résistants*
*Angle de braquage (de chaque côté) :*
*28°.*
*Angle de chasse :*
*24°.*
*Chasse :*
*96 mm (SS800) ;*
*100 mm (SS1000).*

***Roues***
*Jantes en alliage léger à trois branches (SS800), à cinq branches (SS1000).*

***Avant***
*Marque :*
*BREMBO*
*Dimensions :*
*MT 3.50x17"*

***Arrière***
*Marque :*
*BREMBO*
*Dimensions :*
*MT 5,50x17"*
*La roue AV est du type à axe amovible.*

***Pneus***

***Avant***
*Radial, sans chambre à air (tubeless).*
*Dimensions :*
*120/70-ZR17*

***Arrière***
*Radial, sans chambre à air (tubeless).*
*Dimensions :*
*170/60-ZR17 (SS800) ;*
*180/55-ZR17 (SS1000).*

*En alternative :*
*180/55-ZR17 (SS800) ;*
*170/60-ZR17 (SS1000).*

***Bougies d'allumage***
*Marque :*
*CHAMPION*
*Type :*
*RA 4 HC (SS800) ;*
*RA 6 HC (SS1000).*

*En alternative :*
*Marque :*
*NGK*
*Type :*
*DCPR8E*

F

## *Suspensions*

### *Avant*

*Fourche hydraulique inversée (SS800).*
*Fourche hydraulique inversée allégée (SS1000).*
*La fourche du modèle SS800 n'est pas réglable, tandis que la fourche du modèle SS1000 est dotée d'un système de réglage extérieur du frein hydraulique en extension, compression et de la précontrainte des ressorts à l'intérieur des tubes.*
*Diamètre tubes de fourche :*
*43 mm*
*Débattement sur l'axe des tubes :*
*120 mm*

### *Arrière*

*L'amortisseur, réglable en extension, compression et dans la précontrainte du ressort, est ancré par sa partie inférieure au bras oscillant en acier (SS800) et en aluminium (SS1000).*
*Le bras oscillant tourne autour d'un pivot d'ancrage qui passe par le moteur. Cette solution technologique procure au système une stabilité exceptionnelle.*
*L'amortisseur du modèle SUPERSPORT1000 est aussi doté de réglage de la longueur totale. La longueur standard est de 336 mm, mais il est possible de réduire de 4 mm et augmenter de 8 mm cette valeur. Cette solution permet de régler la hauteur de la partie arrière indépendamment du réglage de la précontrainte du ressort.*

*Débattement amortisseur :*
*71 mm (SS800) ;*
*76 mm (SS1000).*
*Débattement roue :*
*136 mm (SS800) ;*
*145 mm (SS1000)*

## *Système d'échappement*

*Catalysé en conformité à la réglementation antipollution EURO2.*
*Version USA : non catalysée*

## *Coloris disponibles*

### *SUPERSPORT800*

*Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;*
*Jaune Ducati réf. 473.201 (PPG) ;*
*Cadre et jantes couleur métal, selle grise.*

### *SUPERSPORT1000*

*Rouge Anniversary Ducati réf. 473.101 (PPG) ;*
*Jaune Ducati réf. 473.201 (PPG) ;*
*Cadre et jantes couleur métal.*

*Gris foncé réf. *0017 (PPG) ;*
*Cadre couler métal, jantes rouges fluorescentes.*

***Circuit électrique***
*Se compose des éléments principaux qui suivent :*
***Phare avant** :*
*ampoule type : **H4 (12V-55/60W)**.*
*Feu de position :*
*ampoule type : **W5W ( 12V-5W)**.*
***Commandes électriques aux demi-guidons** :*
***Clignotants de direction :***
*ampoule type : **R10W (12V-10W)**.*
***Avertisseur sonore**.*
***Contacteurs de feux stop.***
***Batterie**, **12V-10 Ah.***
***Alternateur 12V-520W**.*
***Régulateur électronique**, protégé par fusible de **40A** situé à côté de la batterie.*
***Démarreur électrique, 12V-0,7 kW**.*
***Feu arrière et feu stop** :*
*ampoule type : **P21/5W (12V-5/21W)**.*
*Eclairage de plaque à numéro :*
*ampoule type : **W5W (12-5W)**.*

F

***Remarque***
*Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement des ampoules" à la page 56.*

***Fusibles***
*La boîte à fusibles principale est placée sur le côté gauche de la batterie (fig. 68).*
*Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection (1) sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.*
*Au système sont reliés 8 fusibles et ils sont placés au côté gauche de la batterie, à l'intérieur de la boîte à fusibles.*

*Le fusible de 40A (2) placé sur le côté droit de la batterie (fig. 68) protège le régulateur électronique.*
*Pour accéder au fusible, il faut retirer le capuchon de protection (3).*

*On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (4, fig. 69).*

***Important***
*Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement d'un fusible clé de contact en position **OFF**.*

***Attention***
*N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques autres que celles établies. Faute du respect de cette règle, on pourrait porter préjudice au circuit électrique voire provoquer d'incendies.*

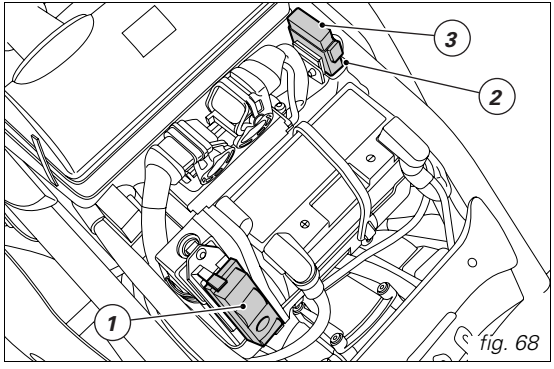


fig. 68

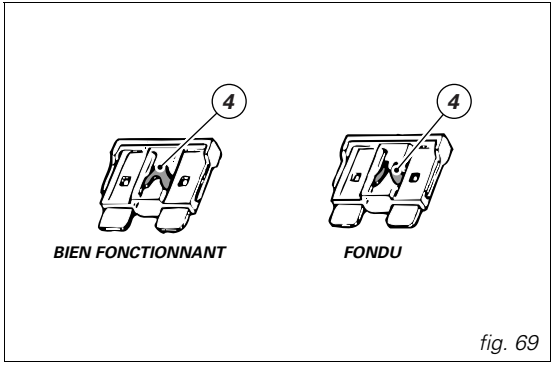


fig. 69

***Clé de lecture circuit électrique/système d'injection***

*1) Commutateur droit.*
*2) Antenne Transponder.*
*3) Commutateur à clé.*
*4) Relais principal.*
*5) Boîte à fusibles.*
*6) Avertisseur sonore.*
*7) Démarreur électrique.*
*8) Solenoïde de démarrage.*
*9) Batterie.*
*10) Fusible régulateur.*
*11) Régulateur.*
*12) Alternateur.*
*13) Clignotant arrière droit.*
*14) Feu arrière.*
*15) Eclairage plaque à numéro.*
*16) Clignotant arrière gauche.*
*17) Réservoir.*
*18) Connecteur autodiagnostic.*
*19) Capteur de vitesse.*
*20) Alimentation autodiagnostic.*
*21) Contacteur béquille latérale.*
*22) Contacteur de stop arrière.*
*23) Bobine cylindre horizontal.*
*24) Bobine cylindre vertical.*
*25) Bougie 1 cylindre horizontal.*
*26) Bougie 2 cylindre horizontal (uniquement pour SS1000).*
*27) Bougie 1 cylindre vertical.*
*28) Bougie 2 cylindre vertical (uniquement pour SS1000).*

F

*29) Relais injection.*
*30) Injecteur cylindre horizontal.*
*31) Injecteur cylindre vertical.*
*32) Potentiomètre papillon.*
*33) Capteur de tours/position moteur.*
*34) Sonde de température huile boîtier.*
*35) Boîtier électronique 5.9 M.*
*36) Contacteur de point mort.*
*37) Contacteur pression huile.*
*38) Contacteur de stop avant.*
*39) Contacteur embrayage.*
*40) Sonde de température huile instrument.*
*41) Commutateur gauche*
*42) Sonde de température/pression air.*
*43) Instrumentation (tableau de bord).*
*44) Clignotant avant gauche.*
*45) Phare.*
*46) Clignotant avant droit.*
*47) Conn. de déclenchement 24 pôles.*

***Code couleur des fils***
***B*** *Bleu*
***W*** *Blanc*
***V*** *Violet*
***Bk*** *Noir*
***Y*** *Jaune*
***R*** *Rouge*
***Lb*** *Bleu ciel*
***Gr*** *Gris*
***G*** *Vert*
***Bn*** *Marron*
***O*** *Orange*
***P*** *Rose*

***Légende boîtes à fusibles*** *(5)*

| *Pos.* | *Consommateurs* | *Val.* |
|---|---|---|
| *1-9* | *Général* | *30 A* |
| *2-10* | *Feu de position, feu de route/croisement et solénoïde de démarrage* | *15 A* |
| *3-11* | *Centrale de commande moteur* | *3 A* |
| *4-12* | *Stop, avertisseur sonore, appel de phare et key on* | *15 A* |
| *5-13* | *Tableau de bord* | *3 A* |
| *6-14* | *Injection (pompe injecteur bobines)* | *20 A* |
| *7-15* | *Béquille latérale* | *3 A* |
| *8-16* | *Fusible de réserve* | */* |

***Remarque***
*Le plan du câblage électrique se trouve à la fin du manuel.*

## AIDE-MEMOIRE POUR L'ENTRETIEN PERIODIQUE

| Km | Nom Ducati Service | Kilométrage | Date |
|---|---|---|---|
| 1000 | | | |
| 10000 | | | |
| 20000 | | | |
| 30000 | | | |
| 40000 | | | |
| 50000 | | | |

F

***Anleitungs- und Instandhaltungsheft***

# **DUCATI** *SUPERSPORT*

## *SUPERSPORT800*
## *SUPERSPORT1000*

**D**

*Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisten“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.*
*Da Ducati Motor Holding S.p.A. ständig dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, dies insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt. So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.*
*Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.*
*Darüber hinaus haben wir einen Informationsservice für alle „Ducatisten“ und Begeisternden eingerichtet, der Ihnen für nützliche Empfehlungen gerne zur Verfügung steht.*

*Viel Vergnügen!*

***Hinweis***

*Ducati Motor Holding S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.*

*Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.*

***Achtung***

*Diese Betriebsanleitung ist Teil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden*

## INHALTSVERZEICHNIS


**Allgemeine Hinweise 6**
*Garantie 6*
*Symbole 6*
*Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt 7*
*Fahrten mit voller Ladung 8*
*Identifikationsdaten 9*

**Fahrsteuerungen 10**
*Anordnung der Motorradsteuerungen 10*
*Cockpit 11*
*Funktionen der LCD-Einheit 12*
*Das Immobilizer-System 14*
*Schlüssel 14*
*Code Card 15*
*Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff 16*
*Ersatzschlüssel 17*
*Zündschalter und Lenkersperre 18*
*Linker Umschalter 19*
*Kupplungshebel 20*
*Starterhebel 21*
*Rechter Umschalter 22*
*Gasdrehgriff 23*
*Vorderradbremshebel 23*
*Hinterradbremspedal 24*
*Schaltpedal 25*
*Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals 25*

**Hauptbestandteile und -vorrichtungen 27**
*Position am Motorrad 27*
*Tankverschluss 28*
*Sitzbank- und Helmschloss 29*
*Seitenständer 30*
*Einstellschrauben der Vorderradgabel (SS1000) 31*
*Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein 32*
*Zentralfederbein am Modell SS800 33*
*Zentralfederbein am Modell SS1000 33*

**Gebrauchsnormen 34**
*Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 34*
*Kontrollen vor dem Motoranlass 35*
*Motoranlass 36*
*Start und Fahrt des Motorrads 38*
*Bremsen 39*
*Anhalten 39*
*Parken 40*
*Tanken 40*
*Mitgeliefertes Zubehör 41*

***Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 42***
*Abnahme der Verkleidung 42*
*Anheben des Kraftstofftanks 45*
*Luftfilterwechsel 46*
*Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit 47*
*Kontrolle des Bremsbelagverschleißes 49*
*Schmieren der Gelenke 50*
*Regulierungen des Gaszugs 51*
*Laden der Batterie 52*
*Spannen der Antriebskette 53*
*Schmieren der Antriebskette 54*
*Austausch der Glühbirnen 55*
*Blinker 57*
*Kennzeichenbeleuchtung 57*
*Bremslicht 58*
*Scheinwerfereinstellung 59*
*Reifen 60*
*Kontrolle des Motorölpegels 62*
*Reinigung und Wechsel der Zündkerzen 63*
*Allgemeine Reinigung 64*
*Längere Außerbetriebsetzung 65*
*Wichtige Hinweise 65*

***Technische Daten 66***
*Maße (mm) 66*
*Gewichte 66*
*Motor 68*
*Ventilsteuerung 68*
*Leistungen 69*
*Bremsen 69*
*Antrieb 70*
*Rahmen 71*
*Räder 71*
*Reifen 71*
*Zündkerzen 71*
*Radaufhängungen 72*
*Auspuffanlage 72*
*Verfügbare Modellfarben 73*
*Elektrische Anlage 73*

***Merkblatt für regelmässige Instandhaltungsarbeiten 77***

## ALLGEMEINE HINWEISE

### Garantie

*Hinsichtlich einer Produktgarantie und -verlässlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse eingehend darauf hin, sich für die Durchführung aller Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstatt zu wenden.*
*Unser hoch qualifiziertes Personal verfügt über die für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Ausrüstung und verwendet ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, die eine komplette Austauschbarkeit, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.*

*Alle Ducati-Motorräder sind ist mit einem „Garantieheft" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch nicht mehr gewährleistet, wenn die Motorräder bei Sportwettkämpfen eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden und sie dürfen nicht durch anderweitige Teile, die keine Originalteile sind, ersetzt werden. Die sofortige Folge wäre in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf Garantie.*

### Symbole

*Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad dabei kennenzulernen. Im Zweifelsfall wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, könnten Ihnen während Ihren Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.*

***Achtung***
*Eine Nichteinhaltung dieser Anleitungen kann Gefahrensituationen schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.*

***Wichtig***
*Es besteht die Möglichkeit, das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.*



***Hinweis***
*Weitere Informationen über den laufenden Vorgang.*

*Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.*

## *Nützliche Informationen für eine sichere Fahrt*

***Achtung***
*Vor dem Einsatz des Motorrads lesen!*

*Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung in der Steuerung eines Motorrads verursacht. Niemals ohne Führerschein fahren. Um das Motorrad fahren zu dürfen, muss man im Besitz eines regulären Führerscheins sein.*
*Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen leihen, die über keinen regulären Führerschein verfügen.*
*Der Fahrer und der Beifahrer müssen **immer** angemessene Kleidung und einen Schutzhelm tragen.*
*Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Zubehör tragen, welches sich in die Steuerungen verhängen oder die Sicht behindern könnte.*
*Den Motor niemals in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.*
*Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den jeweiligen Fußrasten abstellen.*
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen der Fahrbahn vorbereitet zu sein, muss der Fahrer die Lenkerstummel **immer** fest mit beiden Händen umfassen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am Griff hinten an der Sitzbank festhalten muss.*
*Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen sind zu beachten.*
*Immer die Geschwindigkeitsbegrenzungen, dort wo angegeben, einhalten und **niemals** die Geschwindigkeit, die von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird, überschreiten.*
***Immer** und rechtzeitig durch Einschalten der jeweiligen Blinker jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel anzeigen.*

*Sich gut ersichtlich zeigen und vermeiden im "Toten Winkel" der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.*
*Besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privat- oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen Acht geben.*
*Beim Tanken **immer** den Motor abstellen und besonders darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.*
*Beim Tanken des Motorrads niemals rauchen.*
*Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind für die Gesundheit schädlich.*
*Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen sollten, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.*
***Immer** den Zündschlüssel abziehen, wenn man das Motorrad unbewacht stehen lässt.*
*Der Motor, die Auspuffrohre und die Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.*

***Achtung***

*Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Daher besonders darauf achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material abstellen (einschließlich Holz, Blätter, usw.).*

*Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann, dazu möglichst den Seitenständer verwenden.*

*Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier umfallen könnte.*

***Fahrten mit voller Ladung***

*Dieses Motorrad wurde so entworfen, um auch auf langen Fahrstrecken mit voller Ladung vollkommen sicher reisen zu können.*
*Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitsstandards aufrecht erhalten und um Schwierigkeiten bei plötzlichen Fahrmanövern oder beim Befahren von unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.*

***Informationen über die Tragfähigkeit***

*Das Gesamtgewicht des fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Beifahrer, Gepäck und weiterem Zubehör darf nicht überschritten werden:*
*385 kg*

*Das Gepäck oder das Zubehör, welches sich am schwersten erweist, so tief wie möglich und möglichst in der Mitte des Motorrads ausrichten.*

*Das Gepäck fest an der Motorradstruktur befestigen: Nicht richtig befestigtes Gepäck kann ein instabiles Motorrad zur Folge haben.*
*Keinerlei voluminöse und schwere Elemente an der oberen Gabelbrücke oder am vorderen Kotflügel befestigen, da dies zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust des Motorrads führen könnte.*
*Niemals Teile in die Freiräume zwischen dem Rahmen einfügen, da sie mit den Bewegungsorganen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.*
*Überprüfen, dass die Reifen den auf Seite 60 angegebenen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden.*

***Identifikationsdaten***

*Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Identifikationsnummern versehen; eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2.1 und Abb. 2.2).*

*Rahmen-Nr.*

*Motor-Nr.*

***Hinweis***

*Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets anzugeben.*

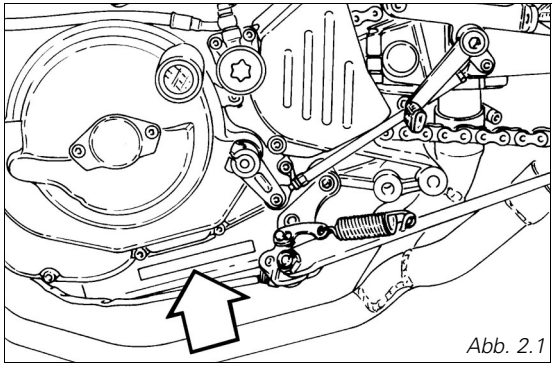


*Abb. 2.1*

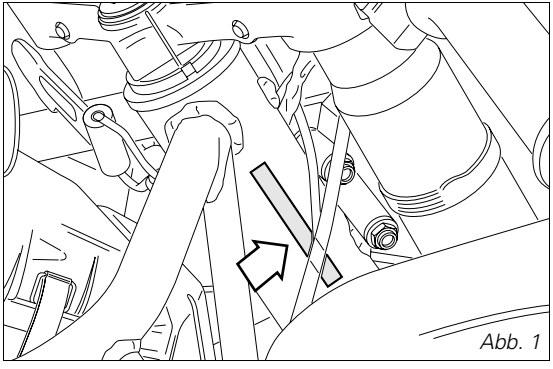


*Abb. 1*

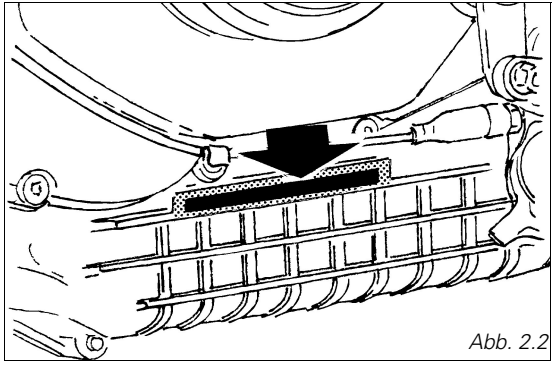


*Abb. 2.2*

D

***Achtung***
*Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktion der Steuerungen an, die beim Fahren des Motorrads erforderlich sind. Vor einem Anwenden der entsprechenden Steuerungen müssen daher folgende Beschreibung aufmerksam durchgelesen werden.*

***Anordnung der Motorradsteuerungen*** *(Abb. 3)*

*1) Cockpit*
*2) Zündschalter und Lenkersperre*
*3) Linker Umschalter*
*4) Kupplungshebel*
*5) Starterhebel*
*6) Rechter Umschalter*
*7) Gasdrehgriff*
*8) Vorderradbremshebel*
*9) Gangschaltpedal*
*10) Pedal der Hinterradbremse*

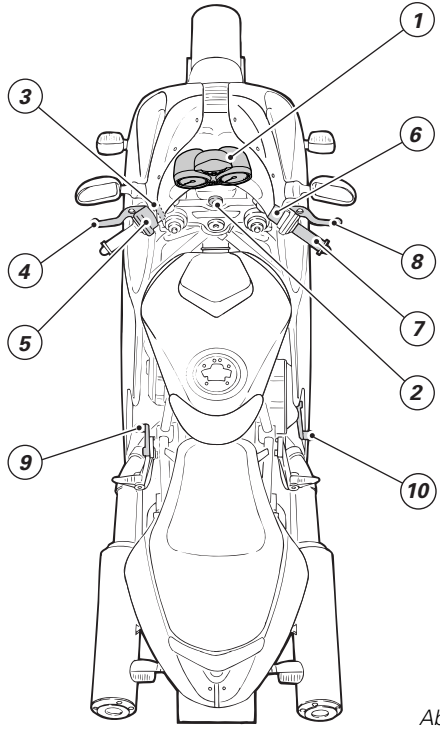



*Abb. 3*

***Cockpit*** *(Abb. 4 )*

*1)* ***Fernlichtkontrollleuchte*** ***(blau)***
*Leuchtet beim Einschalten des Fernlichts auf.*

*2)* ***Blinkerkontrollleuchte*** ***(grün)***
*Blinkt auf das Betätigen des Blinkers hin auf.*

*3)* ***Reservekontrollleuchte*** ***(gelb)***
*Leuchtet auf, wenn der Tank auf Reserve steht bzw. ungefähr nur noch 4 Liter Kraftstoff vorhanden sind.*

*4)* ***Leerlaufkontrollleuchte N (grün)***
*Leuchtet bei einem im Leerlauf laufenden Getriebe auf.*

*5)* ***Motoröldruckkontrollleuchte*** ***(rot)***.
*Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschlüsselschalter auf ON gestellt wird, muss aber einige Sekunden nach dem Anlass erlöschen.*
*Bei einem sehr heißen Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, muss in diesem Fall aber bei steigender Drehzahl erlöschen.*

***Wichtig***
*Leuchtet diese Kontrollleuchte weiter auf, darf man nicht losfahren, da es sonst zu Motorschäden kommen könnte.*

*6)* ***Ockerfarbene Kontrollleuchte***
*Blinkt auf, wenn das Motorrad (Immobilizer aktiv) abgestellt ist. Sie hat auch die Funktion der Immobilizer-Diagnose.*

***Hinweis***
*Wurde der Immobilizer einmal aktiviert, blinkt die Kontrollleuchte 24 Stunden lang auf, erlischt dann, die Schutzfunktion bleibt jedoch weiterhin aktiv.*

*7)* ***EOBD-Kontrollleuchte*** ***(ocker)***
*Zeigt durch ihr Aufleuchten die ausgelöste Motorsperre an. Erlischt nach einigen Sekunden (normalerweise nach 1,8 - 2 Sekunden).*

*8)* ***Tachometer*** *(km/h).*
*Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an.*

*a)* ***LCD (1):***

- ***Kilometerzähler*** *(km).*
  *Zeigt die insgesamt bereits gefahrene Strecke an.*
- ***Tageskilometerzähler*** *(km).*
  *Zeigt die vom Fahrzeug, seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.*

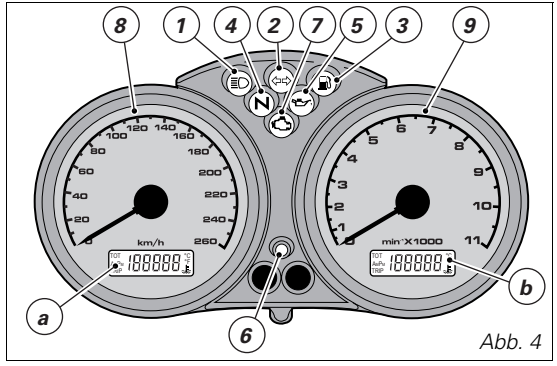


*Abb. 4*

*9)* ***Drehzahlmesser*** *(min-1).*
*Zeigt die Drehzahl des Motors pro Minute an.*
*b)* ***LCD (2):***
- ***Uhr***
- ***Öltemperatur***

### *Funktionen der LCD-Einheit*

*Auf das Einschalten (Zündschlüssel von* ***OFF*** *auf ON oder* ***Key-ON****) führt das Cockpit einen Check aller seiner Instrumente durch: Zeiger, Display und Kontrollleuchten (Abb. 5 und Abb. 6).*

### *Funktionen der LCD-Einheit (1)*

*Nach dem Drücken der Taste (B, Abb. 6), bei einem auf ON stehenden Zündschlüssel, kommt es zu einer Wechselanzeige des Tages- und des Kilometerzählers.*

### *Rückstellen des Tageskilometerzählers*

*Befindet er sich in der Funktion* ***TRIP*** *(Tageskilometerzähler) kommt es nach dem Drücken, 2 Sekunden lang, der Taste (B, Abb. 6) zum Rückstellen der Displayanzeige (LCD 1) auf Null.*

### *Funktionen der LCD-Einheit (2)*

*Nach dem Drücken der Taste (A, Abb. 6), bei einem auf ON stehenden Zündschlüssel, werden die Uhrzeit und die Öltemperatur angezeigt.*

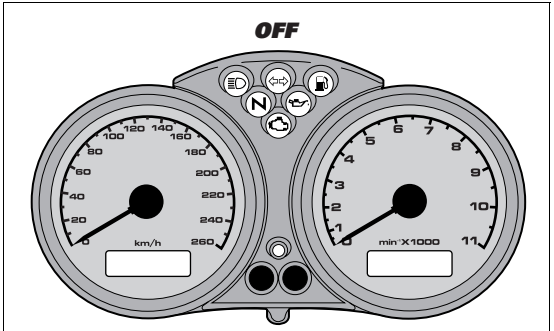


*Abb. 5*

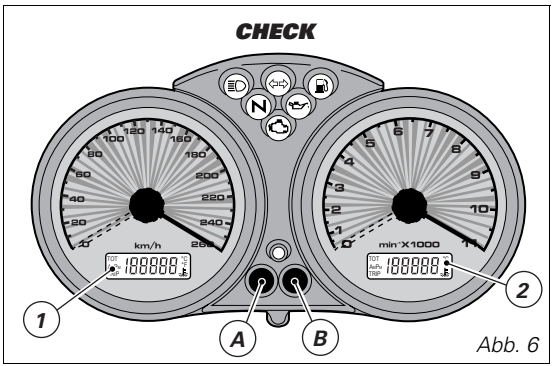


*Abb. 6*

D

***Einstellen der Uhr***

*Die Taste (A) mindestens 2 Sekunden lang drücken. Durch Drücken der Taste (B) nun die Zeitangabe AM/PM einstellen. Für den Übergang auf die Einstellung der Stunden, die Taste (A) drücken. Durch wiederholtes Drücken der Taste (B) wird die Stundenanzeige geändert. Für den Übergang auf die Einstellung der Minuten, die Taste (A) drücken.*
*Die Taste (B) drücken und so den Durchlauf der Minutenangabe starten; indem man sie länger als 5 Sekunden lang niederdrückt, ändert sich die Minutenangabe schneller. Zum Verlassen des Einstellmodus die Taste (A) drücken.*

***Funktion - Öltemperaturanzeige***

*Sinkt die Öltemperatur unter 50 °C /122 °F ab, wird am Display die Angabe "**LO**", bei einer Temperatur über 170 °C/338 °F die Angabe "**HI**" angezeigt.*

***Funktion - Kraftstoffpegelanzeige***

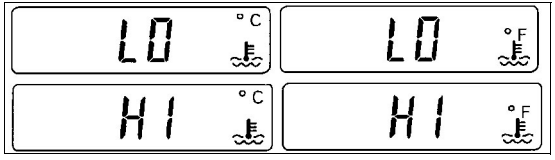
*Auf das Aufleuchten der Reservekontrollleuchte hin, wird am Display die Angabe "**FUEL**" angezeigt.*

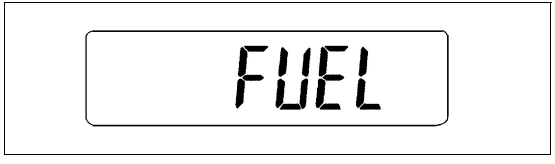
***Funktion - Inspektionsanzeige***

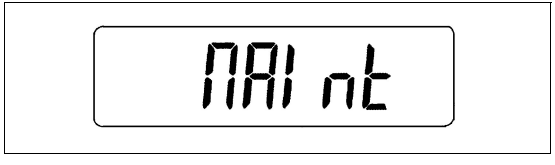
*Nach den ersten 1000 km/621 mi und daraufhin alle 10.000 km/6210 mi wird bei jedem Umstellen des Zündschlüssels auf ON auf dem Display für 5 Sekunden die Angabe "**MAInt**" angezeigt, die auf die Fälligkeit der regelmäßigen Inspektion hinweist.*

***Funktion - Rückbeleuchtung***

*Drückt man die Taste (B, Abb. 6) innerhalb von 5 Sekunden nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf ON, kann*




*man durch ein aufeinanderfolgendes Drücken dieser Taste die Helligkeit am Cockpit einstellen.*

***Achtung***

*Eingriffe am Cockpit dürfen ausschließlich nur an einem stehenden Motorrad vorgenommen werden. Aus keinerlei Gründen darf man am Cockpit tätig werden, wenn man fährt.*

***Das Immobilizer-System***

*Um das Motorrad sicherer gegen Diebstähle zu gestalten, wurde das Motorrad mit einem elektronischen Sicherheitssystem (IMMOBILIZER) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.*

*Jeder Schlüssel ist in seinem Kopf mit einer elektronischen Vorrichtung ausgestattet, die beim Anlassen das von einer im Schalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal stellt den so genannten "Befehl" dar, der bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.*

***Schlüssel*** *(Abb. 7)*

*Mit dem Motorrad wird folgendes ausgehändigt:*

- *1 Schlüssel A (ROT)*
- *2 Schlüssel B (SCHWARZ).*

***Achtung***

*Der rote Schlüssel A verfügt über eine Gummikappe, die seine Aufbewahrung im perfekten Zustand ermöglicht. Ihn nicht mit anderen Schlüsseln in Kontakt bringen. Diesen Schutz nur im erforderlichen Fall abnehmen.*

*Bei den beiden Schlüsseln B handelt es sich um normale Schlüssel. Sie dienen:*

- *als Zündschlüssel,*
- *zum Öffnen des Kraftstofftanks,*
- *zum Öffnen der Sitzbank.*

*Der Schlüssel A hat die gleichen Funktionen der Schlüssel B und dient darüber hinaus, falls erforderlich, auch zum Löschen und erneuten Programmieren der anderen schwarzen Schlüssel.*

***Hinweis***

*Gemeinsam mit den drei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) ausgehändigt, auf dem die Identifikationsnummer dieser Schlüssel angegeben wird.*

***Achtung***

*Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) und den Schlüssel A an einem sicheren Ort aufbewahren.*

*Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel zum Anlassen des Motorrads zu verwenden.*

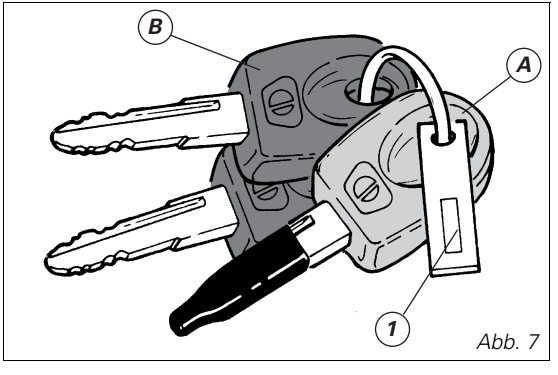


*Abb. 7*

### *Code Card*

*Gemeinsam mit den Schlüsseln wird auch eine CODE CARD (Abb. 8 ) ausgehändigt, auf der der elektronische Code (A, Abb. 9) angegeben ist, der im Fall einer Motorsperre und daher einer mangelnden Zündung nach einem* ***key-on*** *zu verwenden ist.*

### *Achtung*

*Die CODE CARD an einem sicheren Ort aufbewahren. Ein Mitführen des elektronischen und auf der CODE CARD angegeben Codes ist jedoch empfehlenswert, falls sich eine Motorfreigabe anhand des Verfahrens als erforderlich erweisen sollte, bei dem der Gasdrehgriff entsprechend betätigt werden muss.*
*Das nachstehende Verfahren gibt dem Anwender die Möglichkeit, im Fall von Störungen am Immobilizer-System, die Funktion der "Motorsperre", die durch das gleichzeitige Aufleuchten der ockerfarbenen EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) angezeigt wird, freizugeben. Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen, elektronischen Codes (eletronic code) durchgeführt werden.*

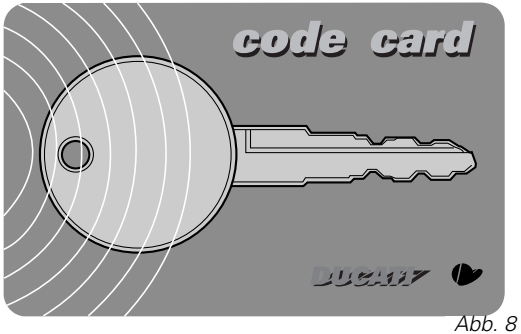



*Abb. 8*

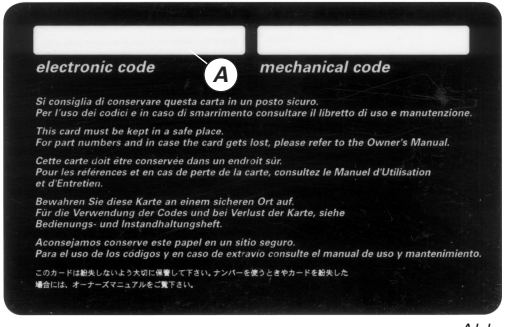



*Abb. 9*

### *Freigabeverfahren des Immobilizers über den Gasdrehgriff*

1) *Den Zündschlüssel auf ON stellen, dann den Gasdrehgriff vollkommen aufdrehen und in dieser Position halten.*
   *Die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) erlischt nach einer festgelegten Zeit von 8 Sekunden.*
2) *Erlischt die EOBD-Kontrollleuchte den Gasdrehgriff loslassen.*
3) *Die EOBD-Kontrollleuchte beginnt zu blinken. Nun muss der elektronische Freigabecode eingegeben werden, der auf der CODE CARD angegeben wird, die dem Kunden bei der Übergabe des Motorrads vom Händler ausgehändigt wurde.*
4) *So viele Leuchtimpulse der EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) mitzählen, wie sie der ersten Ziffer des Geheimcodes entsprechen.*
   *Den Gasdrehgriff 2 Sekunden lang vollkommen aufdrehen, dann wieder loslassen. So wird die Eingabe einer Codeziffer erkannt und die EOBD-Kontrollleuchte leuchtet daraufhin 4 Sekunden lang auf. Dieses Verfahren so oft wiederholen, bis die letzte Ziffer eingegeben wurde. Sollte man nicht auf den Gasdrehgriff einwirken, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte 20 Mal hintereinander, dann leuchtet sie ständig auf und das Verfahren muss vom Punkt (1) an wiederholt werden.*
5) *Wurde der Code korrekt eingegeben, blinkt die EOBD-Kontrollleuchte beim Zurücklassen des Gasdrehgriffs auf und zeigt dadurch die erfolgte Freigabe des Motors an. Die Kontrollleuchte kehrt nach 4 Sekunden in ihren normalen Zustand (erloschen) zurück.*
6) *Wurde der Code NICHT korrekt eingegeben, leuchtet die EOBD-Kontrollleuchte weiterhin auf und die Arbeitsschritte können vom Punkt (1) an, nach dem Umstellen des Zündschlüssels auf OFF, so oft wie erforderlich wiederholt werden.*

***Hinweis***

*Wird der Gasdrehgriff vor der festgelegten Zeit losgelassen, leuchtet die Kontrollleuchte auf, was dann bedeutet, dass der Zündschlüssel auf OFF gestellt und die Sequenz vom Punkt (1) an wiederholt werden muss.*

***Funktionsweise***

*Jedes Mal, wenn der Schlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. auf das Drehen des Schlüssels von OFF auf ON hin, können sich folgende Situationen ergeben:*

1) *Wird der Code erkannt, blinkt die IMMO-Kontrollleuchte (6, Abb. 4) am Cockpit kurz auf, das Schutzsystem hat in diesem Fall den Schlüsselcode erkannt und hebt die Motorsperre auf. Auf das Drücken der START-Taste (2, Abb. 14.1 - Abb. 14.2) springt der Motor an;*
2) *leuchten die Kontrollleuchte (6, Abb. 4) oder die EOBD-Kontrollleuchte (7, Abb. 4) weiterhin auf, wurde der Code nicht erkannt. In diesem Fall, wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF zu bringen und ihn darauf erneut auf ON zu schalten. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, sollte man sich mit einem Kundendienst der DUCATI in Verbindung setzen.*
3) *Blinkt die IMMO-Kontrollleuchte (Abb. 4) weiterhin auf, bedeutet dies, dass eine Anzeige des Immobilizer-Systems zurückgesetzt wurde (z.B. mittels Motorfreigabe über den Gasdrehgriff). Dreht man den Zündschlüssel auf OFF, dann wieder auf ON, müsste die Kontrollleuchte des Immobilizers ihre normale Funktion wieder aufnehmen (siehe Punkt 1).*

***Achtung***

*Starke Stöße könnten zu einer Beschädigung der elektronischen, im Schlüssel enthaltenen Komponenten führen.*
*Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel könnte daran hindern, dass das System den eingesteckten Schlüssel erkennt.*

***Ersatzschlüssel***

*Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich diesbezüglich an das Kundendienstnetz der DUCATI wenden und muss diesem alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorweisen. Der Kundendienst der DUCATI wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).*
*Der Kundendienst der DUCATI kann den Kunden auch dazu auffordern, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.*
*Die Codenummern der während der Speicherung nicht vorgewiesenen Schlüssel werden gelöscht, dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr für den Anlass des Motors verwendet werden können.*

***Hinweis***

*Sollte das Motorrad an einen anderen Besitzer übergehen, müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.*

***Zündschalter und Lenkersperre*** *(Abb. 10.1 und Abb. 10.2)*
*Ist vor dem Tank angebracht und kann auf vier Positionen gestellt werden:*

*A)* ***ON****: Funktion von Lichtern und Motor befähigt.*
*B)* ***OFF****: Funktion von Lichtern und Motor ausgeschaltet.*
*C)* ***LOCK****: Lenker blockiert.*
*D)* ***P****: Standlicht und Lenkersperre.*

***Hinweis***
*Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, muss man ihn eindrücken und entsprechend ausrichten. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.*

***Achtung***
*Dieses Motorrad ist mit einem energiesparenden Steuergerät ausgestattet. Bleibt der Zündschlüssel zufällig auf ON, ohne dass der Anlasser betätigt wird, schaltet sich das Steuergerät nach 15 Sekunden aus und vermeidet dadurch eine überflüssige Energieentnahme. Nach Ablauf dieser Zeit muss der Zündschlüssel daher erst wieder auf OFF und dann erneut auf ON gedreht werden.*

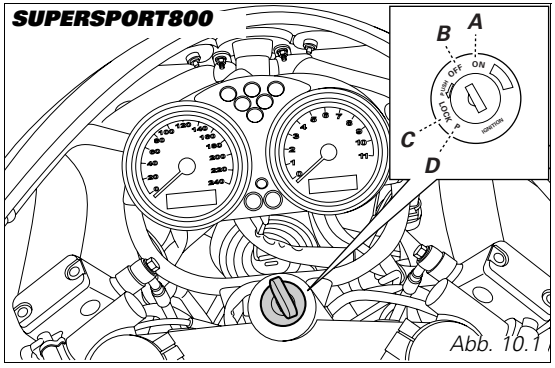


*Abb. 10.1*

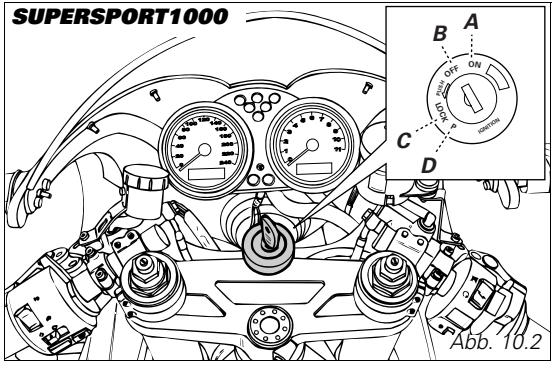


*Abb. 10.2*

***Linker Umschalter*** *(Abb. 11.1 und Abb. 11.2)*

*1) Wechselschalter, Wahl der Beleuchtungsart, mit zwei Positionen:*
*Position = Abblendlicht eingeschaltet;*
*Position = Fernlicht eingeschaltet.*

*2) Taste = Blinkerschalter mit drei Positionen:*
*mittlere Position = ausgeschaltet;*
*Position = Abbiegen nach links;*
*Position = Abbiegen nach rechts.*

*Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, muss der entsprechende kleine Steuerhebel, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, gedrückt werden.*

*3) Drucktaste = Hupe*

*4) Drucktaste = Lichthupe*

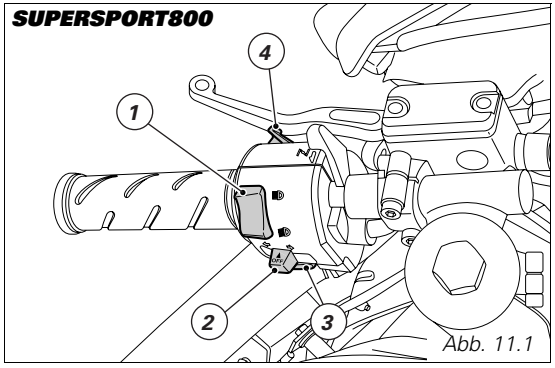


*Abb. 11.1*

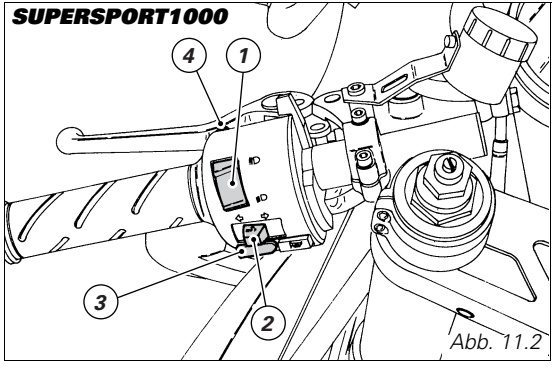


*Abb. 11.2*

***Kupplungshebel*** *(Abb. 12.1 und Abb. 12.2)*
*Dieser Hebel (1) ist für das Auskuppeln zuständig. Er ist mit einem Regulierknopf (2) ausgestattet, über den die Distanz zwischen diesem Hebel und dem Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann (diese Einstellvorrichtung ist bei der Version Supersport800 nicht vorgesehen).*
*Bei der Einstellung den Hebel (1) vollkommen nach vorne gedrückt halten und den Regulierknopf (2) auf eine der vier vorgesehenen Positionen bringen. Dabei berücksichtigen, dass:*
*die Position Nr. 1 dem maximalen Abstand zwischen Hebel und Griff entspricht, während man in der Position Nr. 4 den minimalen Abstand erhält.*
*Wird der Hebel (1) betätigt, kommt es zu einer Unterbrechung des Antriebs vom Motor zum Getriebe, d.h. zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.*

***Achtung***
*Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.*

***Wichtig***
*Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorganen vermieden werden können.*

***Hinweis***
*Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).*

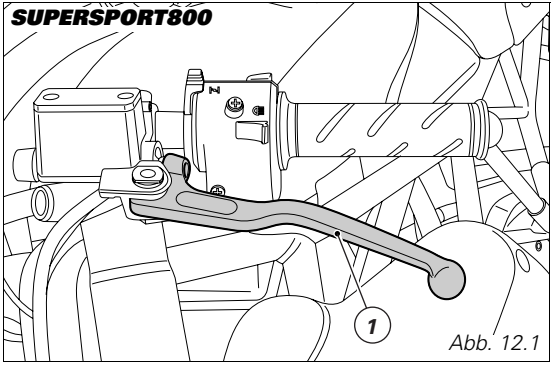


*Abb. 12.1*

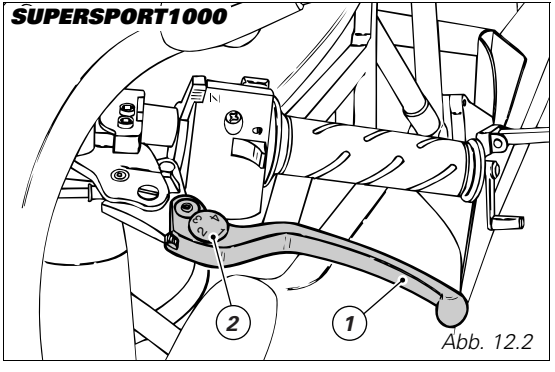


*Abb. 12.2*

***Starterhebel*** *(Abb. 13.2 und Abb. 13.1)*
*Die Steuerung des Starters dient einem schnelleren Anlass eines noch kalten Motors und, nach dem Anlass, der Anhebung der Standgasdrehzahl.*
*Positionen der Steuerung:*
*A) = Steuerung nicht aktiviert.*
*B) = Steuerung vollständig aktiviert.*
*Dieser Hebel kann auf Zwischenstellungen gebracht werden, wodurch eine stufenweise Erwärmung des Motors ermöglicht wird (siehe Seite 36).*

***Wichtig***
*Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor bereits warm ist. Nicht mit aktiviertem Starter fahren.*

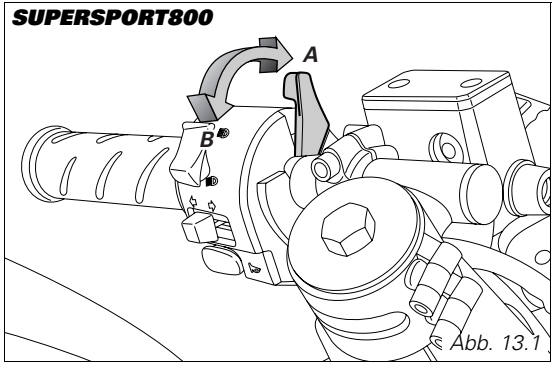


*Abb. 13.1*

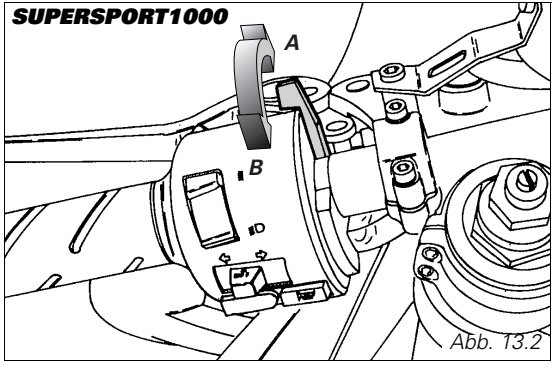


*Abb. 13.2*

D

***Rechter Umschalter*** *(Abb. 14.1und Abb. 14.2)*

*1) Schalter für* ***MOTORSTOP****, zwei Positionen:*
*Position* ***(RUN)*** *= Motorbetrieb*
*Position* ***(OFF)*** *= Motorstopp*

***Achtung***
*Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem Halt, muss der Schalter in seine Position zurückgestellt werden, dann kann der Zündvorgang erfolgen.*

***Wichtig***
*Fährt man mit eingeschalteter Beleuchtung, schaltet den Motor dann über den Schalter (1) ab und lässt den Zündschlüssel auf ON, kann dies zum Verbrauch der Batterie führen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

*2) Drucktaste = Motoranlass.*

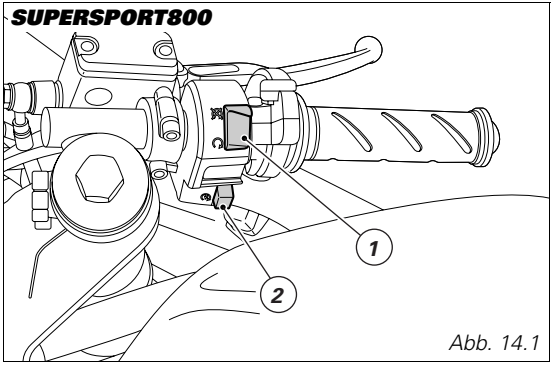


*Abb. 14.1*

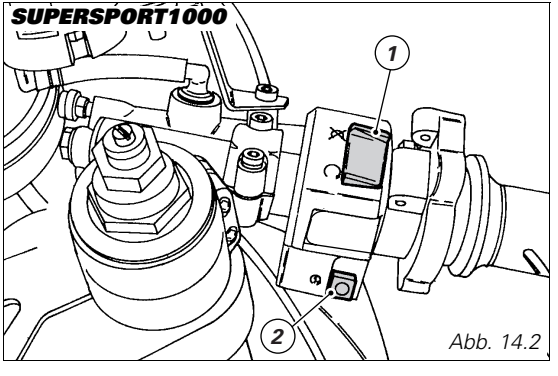


*Abb. 14.2*

***Gasdrehgriff*** *(Abb. 15.1 und Abb. 15.2)*
*Der Gasdrehgriff (1), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung der Klappen des Drosselklappenkörpers. Bei Loslassen des Griffs kehrt er automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.*

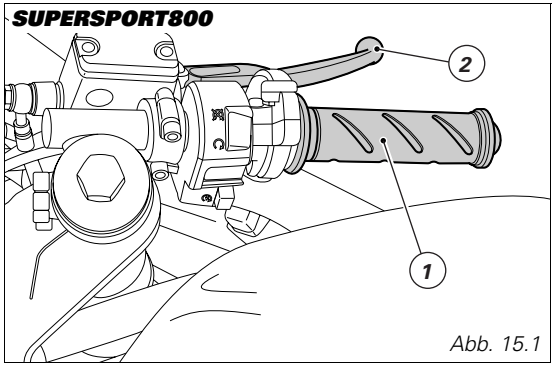


*Abb. 15.1*

***Vorderradbremshebel*** *(Abb. 15.1 und Abb. 15.2)*
*Durch Ziehen dieses Hebels (2) zum Gasdrehgriff wird die Vorderradbremse betätigt. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand der Hand aus, da es sich um eine hydraulische Funktion handelt.*
*Der Hebel ist mit einem Regulierknopf (3) für die Einstellung des Hebelabstands vom Griff zum Lenkerstummel ausgestattet (diese Vorrichtung ist bei der Version Supersport800 nicht vorhanden).*

***Achtung***
*Vor dem Verwenden dieser Steuerungen, die Anleitungen auf der Seite 38 lesen.*

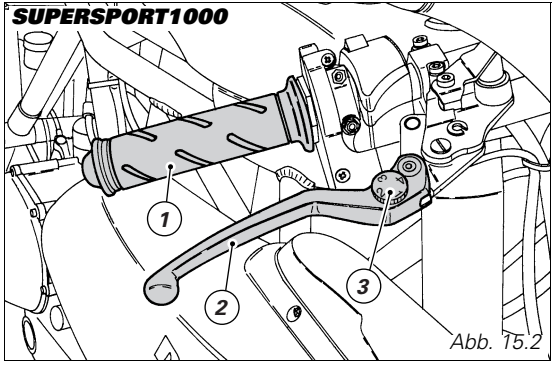


*Abb. 15.2*

D

***Hinterradbremspedal*** *(Abb. 16.1 und Abb. 16.2)*
*Das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken und so die Hinterradbremse betätigen.*
*Es handelt sich um ein hydraulisches Steuersystem.*

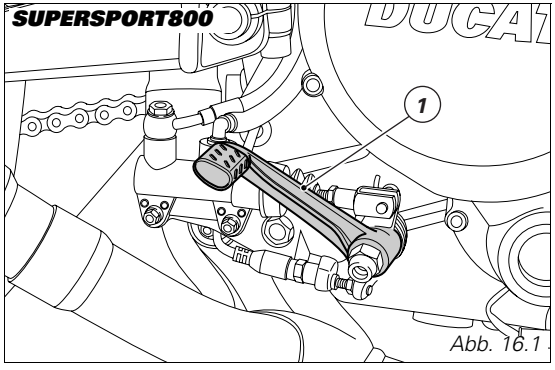


*Abb. 16.1*

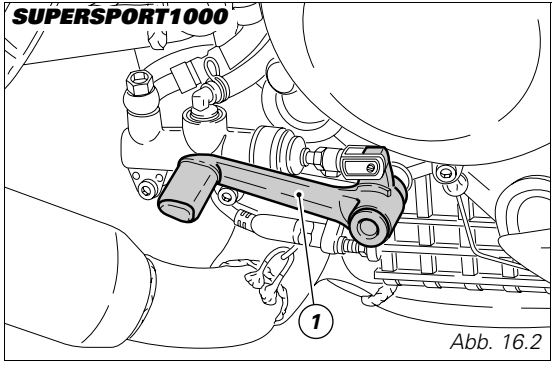


*Abb. 16.2*

***Schaltpedal*** *(Abb. 17)*
*Das Schaltpedal verfügt über eine mittlere Position, d.h. eine Ruhepostion* ***N,*** *in die sie automatisch wieder zurückkehrt, und kann in zwei Richtungen bewegt werden:*
*nach unten = das Pedal nach unten drücken und so den 1. Gang einzulegen oder um in einen niedrigeren Gang herunterzuschalten. Dabei kommt es am Cockpit zum Erlöschen der Kontrollleuchte* ***N****.*
*nach oben = durch Anheben des Pedals kann man den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverstellung entspricht der Weiterschaltung um einen einzigen Gang.*

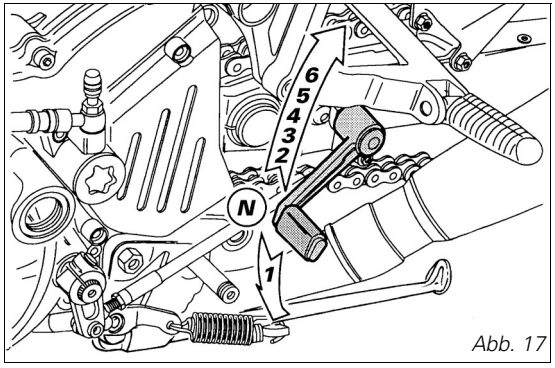


*Abb. 17*

***Einstellung der Position des Fußschalthebels und des Hinterradbremspedals***
*Zur Anpassung an die Ansprüche der Fahrer besteht die Möglichkeit die Position des Schalthebels und des Hinterradbremspedals den Fußrasten gegenüber entsprechend einzustellen.*
*Die Position des Schaltpedalhebels kann wie folgt geändert werden:*
*Den Stab (1) blockieren, dann die Kontermuttern (2) und (3) lockern.*

***Hinweis***
*Die Mutter (2) hat ein linksgängiges Gewinde.*

*Den Stab (1) durch Ansetzen eines offenen Schlüssels am Sechskant drehen und dabei den Schalthebel in die gewünschte Position bringen.*
*Die beiden Kontermuttern gegen den Stab festziehen.*

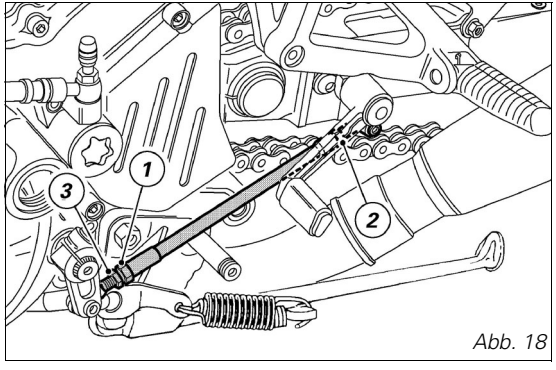


*Abb. 18*

*Die Position des Pedalhebels der Hinterradbremssteuerung kann wie folgt geändert werden:*
*Die Kontermutter (4) lockern.*
*Über die Einstellschraube (5) für den Pedalhub die gewünschte Position einstellen,*
*dann die Kontermutter (4) anziehen.*
*Durch das manuelle Betätigen des Bremspedals prüfen, dass es ein Spiel von circa 1,5÷2 mm aufweist bevor die Bremse anspricht.*
*Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs des Bremszylinders folgendermaßen geändert werden:*
*Die Kontermutter (6) am Bremszylinderstab lockern.*
*Um den Leerhub zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, um ihn dagegen zu mindern lockern.*
*Die Kontermutter (6) anziehen, dann den Hub erneut prüfen.*

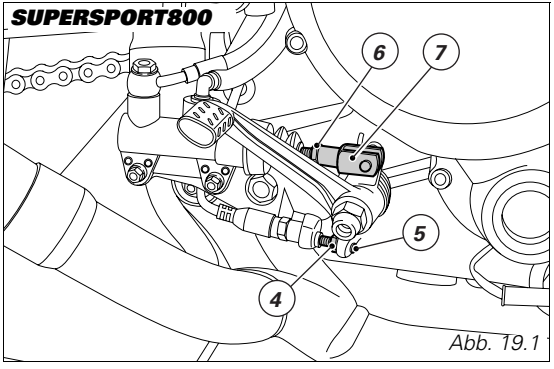


*Abb. 19.1*

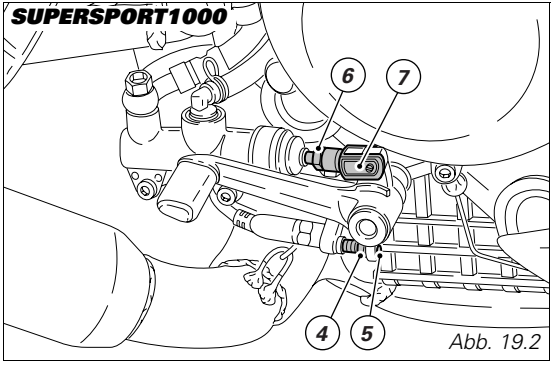


*Abb. 19.2*

**Position am Motorrad** *(Abb. 20)*

*1) Kraftstofftankverschluss*
*2) Sitzbank- und Helmschloss*
*3) Seitenständer*
*4) Rückspiegel*
*5) Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel (SUPERSPORT1000)*
*6) Einstellvorrichtungen für Zentralfederbein*
*7) Katalysator (Ausnahme Version USA)*

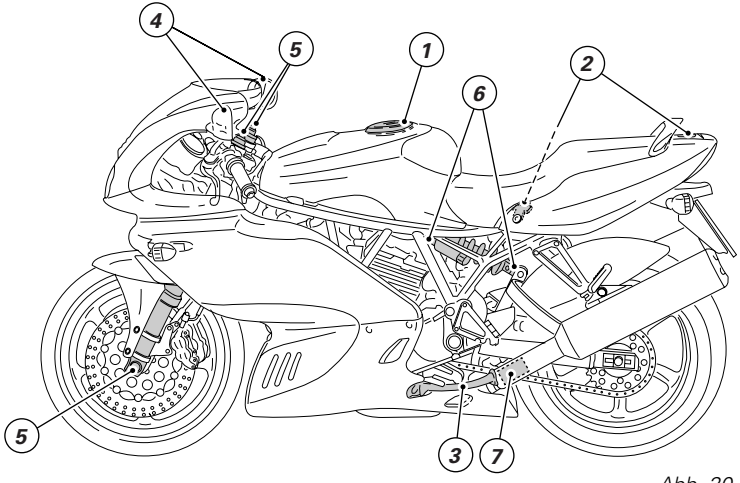



*Abb. 20*

***Tankverschluss*** *(Abb. 21)*

***Öffnen***

*Die Schutzabdeckung (1) abheben, dann den Schlüssel in das Schloss einstecken. Den Schlüssel um 1/4 im Uhrzeigersinn drehen und so das Tankschloss öffnen. Den Verschluss anheben.*

***Schließen***

*Den Verschluss mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel bis in seine Ausgangsstellung gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.*

***Hinweis***

*Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.*

***Achtung***

*Nach jedem Tanken (siehe Seite 40) muss man sich immer davon überzeugen, dass der Tankverschluss auch wieder perfekt ausgerichtet und abgeschlossen wurde.*

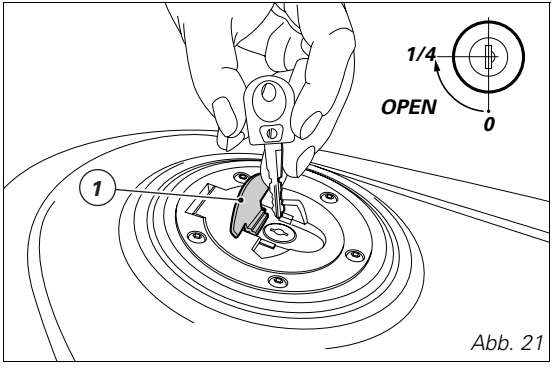


*Abb. 21*

### *Sitzbank- und Helmschloss*

***Öffnen*** *(Abb. 22)*
*Den Zündschlüssel in das Schloss (1) einstecken und im Uhrzeigersinn aufdrehen; dabei kommt es zum Hochschnappen des hinteren Sitzbankteils. Die Sitzbank nun durch Ziehen nach hinten aus den vorderen Klemmvorrichtungen (3) lösen.*
*Im vorderen Teil des Fachs unter der Sitzbank befinden sich die Haken (2, Abb. 23) für die Befestigung des Fahrer- bzw. des Beifahrerhelms. Das Ende des jeweiligen Helmverschlusses in einen der Haken einhaken, die Helme heraushängen lassen und zur Befestigung die Sitzbank montieren.*

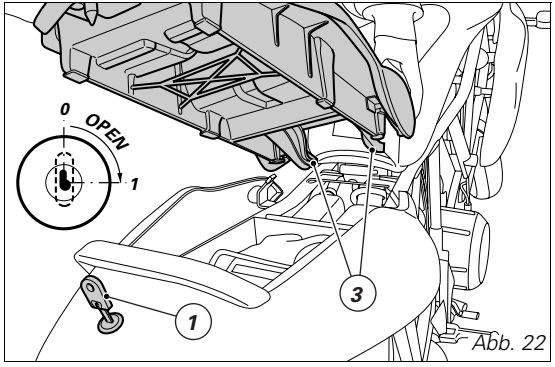


*Abb. 22*

***Achtung***
*Diese Vorrichtung dient der Absicherung des Helms, wenn das Motorrad geparkt wird. Den Helm niemals beim Fahren daran eingehängt lassen, da er mit den Fahrbewegungen interferieren und so den Verlust der Motorradkontrolle verursachen könnte.*

***Schließen***
*Sich darüber vergewissern, dass alle Elemente wieder korrekt im Stauraum unter der Sitzbank angeordnet und befestigt wurden. Den vorderen Teil (3) der Sitzbankunterseite unter die Bügelschraube des Rahmens schieben, dann den hinteren Teil so lange niederdrücken, bis das Einrasten des Riegels im Schloss vernehmbar ist. Sich davon überzeugen, dass die Sitzbank fest am Rahmen aufsitzt, dann den Schlüssel aus dem Schloss (1) abziehen.*

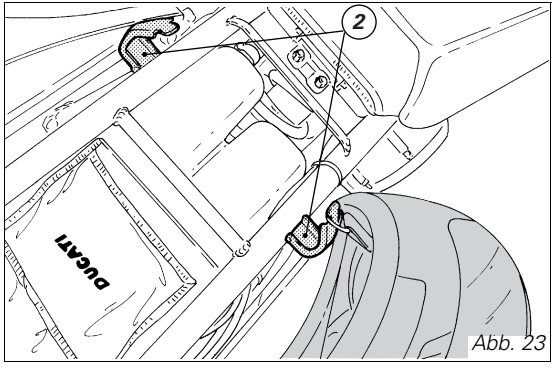


*Abb. 23*

***Seitenständer*** *(Abb. 24)*

***Wichtig***

*Vor dem Betätigen des Seitenständers muss man sich darüber vergewissern, dass die jeweilige Abstellfläche fest und eben genug ist.*

*Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt, u.ä. können zu einem mit Schäden verbundenen Umfallen des Motorrads führen.*
*An abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit dem Hinterrad talwärts abgestellt werden.*
*Zum Ausklappen des Seitenständers braucht man nur mit dem Fuß den Schubarm (1) herunterzudrücken (dabei die Lenkstummel des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten. Das Motorrad so lange neigen, bis der Ständer am Boden zur Auflage kommt.*

***Achtung***

*Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es durch den Seitenständer gestützt wird.*

*Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition" (waagrecht) zu bringen, muss das Motorrad nach rechts geneigt und gleichzeitig der Schubarm (1) mit dem Fuß hochgedrückt werden.*

***Hinweis***

*Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Haltesystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.*

***Hinweis***

*Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).*

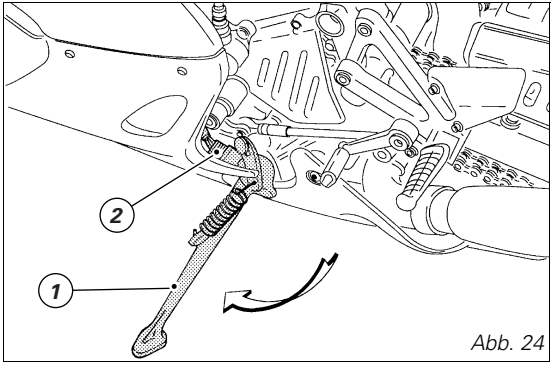


*Abb. 24*

### *Einstellschrauben der Vorderradgabel (SS1000)*

*(Abb. 25)*
*Die Regulierung der Gabel in der Version SUPERSPORT1000 ist in der Zugstufe (Rückzug) und in der Druckstufe der Holme möglich.*

*Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:*

1) *zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;*
2) *zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;*
3) *zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.*

*Unter Anwendung eines Schlitzschraubendrehers kann man die sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (1) drehen und so auf die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe einwirken.*
*Um die Einstellschraube (3) zu betätigen, muss man einen Schraubendreher in die durchgehende Bohrung der Radachse an der Gabelholmachse einführen.*
*Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) kann man Einrastgeräusche hören, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Schraubt man diese Schrauben vollkommen ein, bis zu deren Feststellung, erreicht man die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht. Von dieser Position aus beginnend, kann man, durch ein Drehen gegen den Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen.*
*Die STANDARD-Einstellungen sind folgende:*

*Druckstufe: 12 Klicks;*
*Zugstufe: 11 Klicks.*
*Federvorspannung (A): 18 mm*
*Einstellbereich:*
*Druckstufe: 16 Klicks;*
*Zugstufe: 14 Klicks.*
*Federvorspannung (A): 10 ÷ 25 mm*
*Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, muss die Sechskant-Einstellschraube (2) unter Anwendung eines 22 mm-Sechskantschlüssels betätigt werden.*

***Wichtig***

*Die Einstellschraube beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.*

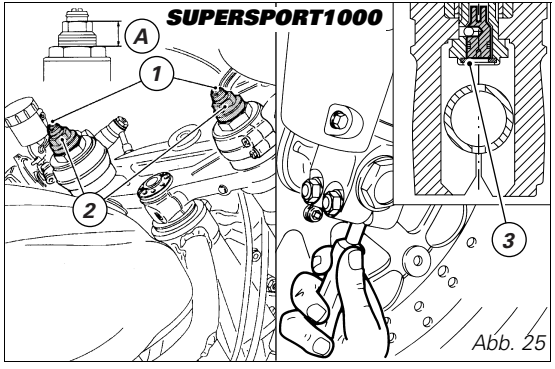


*Abb. 25*

### *Einstellvorrichtungen für das Zentralfederbein*

*Alle Zentralfederbeine verfügen über Einstellvorrichtungen, die sowohl eine Einstellung der Federvorspannung als auch in der Druck- und der Zugstufe erlauben.*

*Die Einstellvorrichtung (1, Abb. 27.1 und Abb. 26.2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins, auf der linken Rahmenseite, dient zur Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.*

*Die Einstellvorrichtung (2, Abb. 26.1 und Abb. 26.2) auf der linken Rahmenseite an der Befestigung des Federbeins dient zur Regulierung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe (Rücklauf).*

*Dreht man diese Einstellvorrichtungen (1 und 2) im Uhrzeigersinn, wird die Dämpfung erhöht.*

*Die beiden Nutmuttern (3, Abb. 27.1 und Abb. 27.2), die am oberen Teil des Federbeins angeordnet sind, dienen der Einstellung der Vorspannung der äußeren Feder.*

*Für die Änderung der Federvorspannung muss die obere Nutmutter gelöst werden. Durch* ***Anziehen*** *oder* ***Lösen*** *der unteren Nutmutter wird die Vorspannung* ***erhöht*** *bzw.* ***gemindert****. Nach Einstellung der gewünschten Vorspannung die obere Feststellnutmutter anziehen.*

### ⚠ *Achtung*

*Zum Drehen der für die Vorspannungsregulierung vorgesehenen Nutmutter einen Hakenschlüssel verwenden. Dabei vorsichtig verfahren, damit man sich die Hand nicht verletzt, die stark gegen andere Motorradteile schlagen könnte, falls der Zahn des Schlüssels beim Drehen herausspringt.*

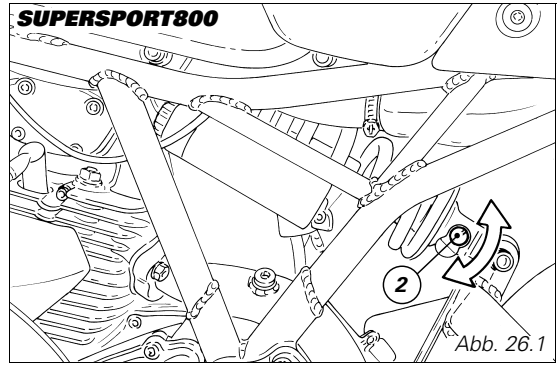


Abb. 26.1

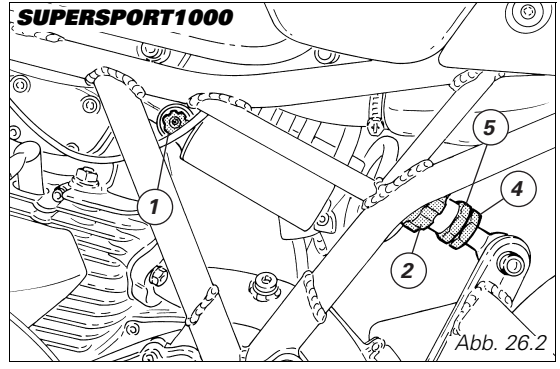


Abb. 26.2

**Achtung**
*Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.*

### Zentralfederbein am Modell SS800

*STANDARD-Einstellung:*
- *Einstellschraube (1, Abb. 27.1) für Druckstufe - 25 Klicks.*
- *Einstellschraube (2, Abb. 26.1) für Zugstufe - 6 Klicks.*

*STANDARD-Länge der Feder:*
*177 mm.*

### Zentralfederbein am Modell SS1000

*Das Zentralfederbein Öhlins ist darüber hinaus mit einer Vorrichtung ausgestattet, die eine Einstellung der jeweiligen Länge erlaubt. Diese Vorkehrung ermöglicht, von der Federvorspannung unabhängig, eine Einstellung der Höhe der hinteren Radaufhängungsposition.*
- *Einstellschraube (1, Abb. 26.2) für Druckstufe - 14 Klicks.*
- *Einstellschraube (2, Abb. 26.2) für Zugstufe - 9 Klicks.*

*Für die Regulierung der hinteren Radaufhängungshöhe sind die Kontermutter (4, Abb. 26.2) und die Mutter (5, Abb. 26.2) aufzuschrauben.*
*STANDARD-Länge der Feder:*
*180,5 mm.*

**Achtung**
*Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.*

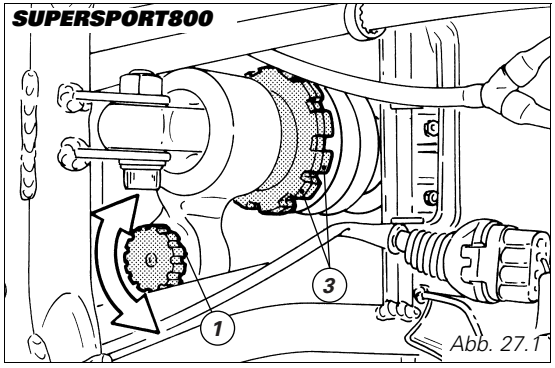


*Abb. 27.1*

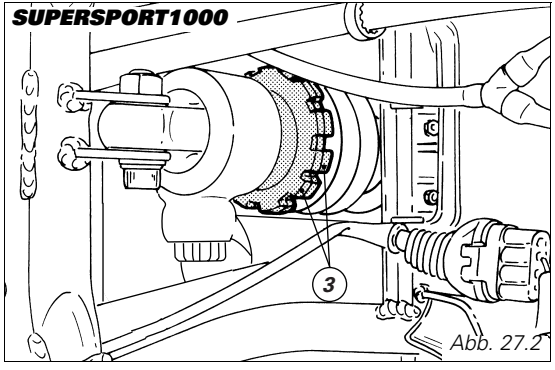


*Abb. 27.2*

D

## Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

***Max. Drehzahl*** *(Abb. 28)*
*Während der Einfahrzeit und dem normalen Einsatz einzuhaltende Drehzahlen:*

*1) bis 1000 km;*
*2) von 1000 bis 2500 km.*

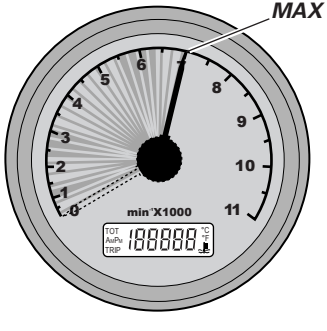



*Abb. 28*

***Bis 1000 km***
*Auf den ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Geschwindigkeit darf absolut nicht überschritten werden: 5.500÷6.000 $min^{-1}$.*
*Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer innerhalb der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.*
*Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und möglichst auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksam eingefahren werden können.*
*Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.*
*Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen sich in Bewegung befindlichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen, nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in erhöhter Drehzahl, besonders nicht an Steigungen, zu halten.*
*Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und diese, falls erforderlich, zu schmieren.*

***Von 1000 bis 2500 km***
*Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden: 7.000 $min^{-1}$.*

***Wichtig***

*Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons empfohlenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. von jeder und jeglicher Haftung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.*

*Das Befolgen dieser Empfehlungen begünstigt die Lebensdauer des Motors und mindert die Erfordernis von Revisionen oder Einstellungen.*

## *Kontrollen vor dem Motoranlass*

***Achtung***

*Werden diese erforderlichen Kontrollen vor dem Losfahren nicht vorgenommen, kann es zu Schäden am Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers oder des Beifahrers kommen.*

*Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:*

***Kraftstoff im Tank***

*Den Kraftstoffpegel im Tank kontrollieren. Eventuell nachtanken (Seite 40).*

***Motorölpegel***

*Über das Schauglas den Pegelstand in der Ölwanne kontrollieren.*
*Eventuell nachfüllen (Seite 62).*

***Brems- und Kupplungsflüssigkeit***

*In den jeweiligen Behältern den Pegelstand der Flüssigkeiten prüfen.*

***Reifenzustand***

*Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 60).*

***Funktionalität der Steuerungen***

*Die Pedal- und die Hebelsteuerungen von Bremsen, Kupplung, Gas und Gangschaltung betätigen und dabei deren Funktionen kontrollieren.*

***Lichter und Anzeigen***

*Die Integrität der Glühbirnen der Beleuchtung, der Kontrollleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 55).*

***Verschlüsse***

*Den korrekten Sitz des Tankverschlusses und der Sitzbank kontrollieren.*

***Ständer***

*Die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständers (Seite 30) prüfen.*

***Achtung***

*Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf einen Einsatz des Motorrads verzichten und sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

## *Motoranlass*

### *Hinweis*

*Zum Starten eines bereits warmen Motors, muss man, so wie unter Punkt „Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.*

### *Achtung*

*Vor dem Anlass des Motorrads, muss man sich mit den Steuerungen, die man während der Fahrt anwenden muss, vertraut machen.*

***Normale Umgebungstemperatur***

*(zwischen 10 °C/50 °F und 35 °C/95 °F):*

1) *Den Zündschalter auf die Position **ON** (Abb. 29 ) drehen. Überprüfen, ob die grüne Kontrollleuchte **N** und die rote Kontrollleuchte am Cockpit aufleuchten.*

### *Wichtig*

*Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors (Seite 11) erlöschen.*

### *Achtung*

*Der Seitenständer muss sich beim Losfahren immer in seiner Ruheposition befinden (waagrecht), da sonst der Sicherheitssensor am Anlass hindern würde.*

### *Hinweis*

*Ein Anlassen des Motors bei ausgeklapptem Seitenständer und einem sich im Leerlauf befindlichen Getriebe oder eingelegtem Gang ist möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen wird (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).*

2) *Den Starterhebel in die Position (B) (Abb. 30.2 und Abb. 30.1) bringen.*
3) *Sich davon überzeugen, dass sich der Stoppschalter (1, Abb. 31.1 und Abb. 31.2) auf (RUN) befindet, dann die Startertaste (2, Abb. 31.1 und Abb. 31.2) betätigen.*

*Das Motorrad ist mit einer Servoanlassfunktion ausgestattet. Durch das kurze Drücken der Taste (2) ermöglicht diese Funktion einen unterstützten Motoranlass. Auf das Drücken der Taste (2) erfolgt der automatische Anlass des Motors für eine, in Abhängigkeit zur Temperatur des Motors selbst bestimmten Maximalzeit.*
*Bei angelassenem Motor verhindert dieses System das Mitschleppen des Anlassmotors. Sollte die Zündung des Motors ausbleiben, muss man mindestens 2 Sekunden abwarten, bevor man erneut die Anlassertaste (2) drückt.*

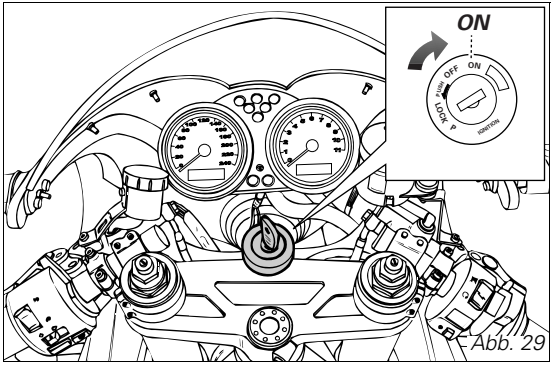


*Abb. 29*

*Das Motorrad spontan anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.*

***Wichtig***

*Die elektrische Anlassvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch verwenden. Vor einem neuen Startversuch immer erst 10 Sekunden warten.*

4) *Den Starterhebel nun in die senkrechte Position (A) bringen und dadurch den Motor auf eine Drehzahl von circa 1.400÷1.500 $min^{-1}$ bringen.*

***Wichtig***

*Einen kalten Motor niemals gleich in einer zu hohen Drehzahl betreiben. Erst das Erwärmen des Öls und sein Erreichen derjenigen Stellen, die eine Schmierung erfordern, abwarten.*

5) *Während sich der Motor langsam erwärmt, den Kaltstarter schrittweise auf die senkrechte Position (A) bringen. Ein warmgelaufener Motor muss das Standgas bei vollkommen ausgeschlossenen Starter halten können.*

***Hohe Umgebungstemperatur (über 35 °C/95 °F)***

*So wie bereits unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen, ohne jedoch die Startersteuerung zu verwenden.*

***Niedrige Umgebungstemperatur (unter 10 °C/50 °F)***

*So wie unter Punkt "Normale Umgebungstemperatur" beschrieben vorgehen und dabei die Aufwärmezeit für den Motor bis auf 5 Minuten (Punkt 5) hinausziehen.*

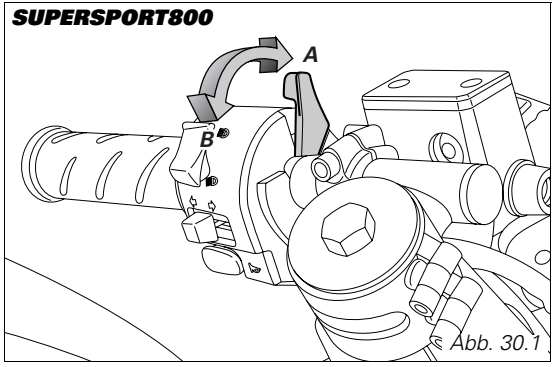


Abb. 30.1

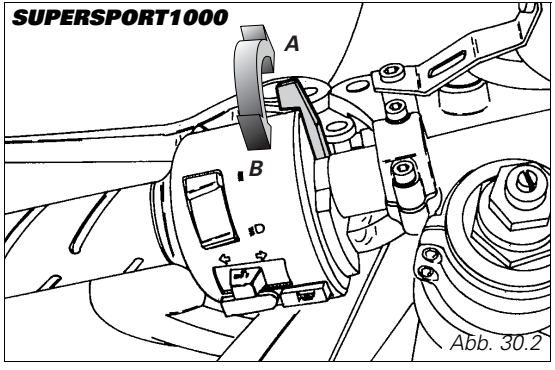


Abb. 30.2

D

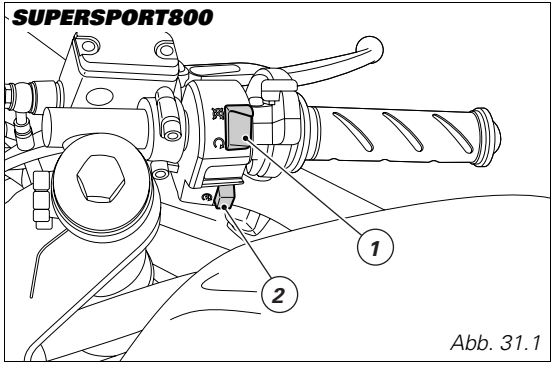


Abb. 31.1

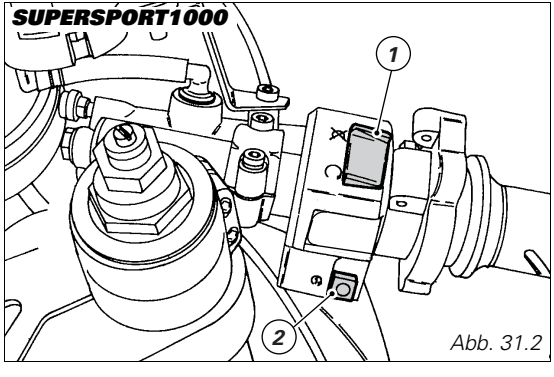


Abb. 31.2

### *Start und Fahrt des Motorrads*

*1) Den Motor durch Betätigen des Kupplungshebels auskuppeln.*
*2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.*
*3) Durch Drehen des Gasdrehgriffs den Motor beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Das Motorrad fährt an.*
*4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.*
*5) Um in einen höheren Gang schalten zu können, das Gas zurückdrehen und die Motordrehzahl mindern, auskuppeln, den Gangwahlhebel heben, dann den Kupplungshebel zurücklassen.*

*Der Übergang von einem höheren Gang in einen niedrigeren muss folgendermaßen erfolgen: Den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch werden die einzulegenden Zahnräder auf Gleichlauf gebracht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel loslassen.*

*Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn man an Geschwindigkeit verliert bzw. der Motor an Drehzahl, muss man sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.*

***Wichtig***

*Abrupte Beschleunigungen vermeiden, da sie zum Einspritzen einer übermäßigen Menge an Kraftstoff und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Ebenso zu vermeiden, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, da dies zur Erwärmung und zu übermäßigem Verschleiß des Reibungsmaterials führt.*

***Bremsen***

*Die Geschwindigkeit vorzeitig herabsetzen, anhand der Bremswirkung des Motors abdrosseln und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen und so vermeiden, dass das Motorrad plötzlich ausgeht.*

***Achtung***

*Ein unabhängiges Anwenden einer dieser beiden Steuerungen mindert die Bremswirkung.*
*Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder kommt, was den Verlust der Motorradkontrolle zur Folge haben kann. Bei Regen oder beim Befahren von Fahrbahnen mit geringer Haftung wird die Bremswirkung stark reduziert. In diesen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Plötzliche Fahrmanöver können hier zum Verlust der Motorradkontrolle führen.*
*Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken muss man die Bremskraft des Motors ausnutzen, die man durch ein Herunterschalten der Gänge erzeugt. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig verwenden, da ein lang andauernder Einsatz eine Überhitzung des Bremsbelags zur Folge haben könnte, was die Bremswirkung drastisch mindern würde. Reifen mit Druck, der unter den vorgeschriebenen Werten liegt, mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrgenauigkeit und die Haftung in Kurven.*

***Anhalten***

*Die Geschwindigkeit mindern, herunterschalten und den Gasdrehgriff zurücklassen. Die Gänge so lange herunterschalten, bis man vom ersten Gang in den Leerlauf schalten kann. Abbremsen und das Motorrad anhalten. Den Zündschlüssel auf* ***OFF*** *(Seite 18) stellen und so den Motor abschalten.*

***Wichtig***

*Den Schlüssel bei abgeschaltetem Motor nicht auf* ***ON*** *lassen, da sonst die elektronischen Komponenten beschädigt werden könnten.*

***Parken***

*Zum Abparken des stehenden Motorrads den Seitenständer (siehe Seite 30) verwenden.*
*Den Lenker vollständig nach links drehen und, zur Diebstahlsicherung, den Schlüssel auf **LOCK** stellen.*
*Falls man in einer Garage oder in anderen Gebäuden parkt, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und dass das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.*
*Falls erforderlich, kann man die Standlichter angeschaltet lassen. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** bringen.*

***Wichtig***

*Den Schalter nicht zu lange in der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt. Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.*

***Achtung***

*Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Achten Sie daher besonders darauf, dass Sie mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommen und stellen Sie das Fahrzeug nie in der Nähe von entflammbarem Material ab (einschließlich Holz, Blätter, usw.) ab.*

***Achtung***

*Das Verwenden von Vorhängeschlössern oder anderweitigen Blockiersystemen, die am Losfahren des Motorrads hindern (z.B. Bremsscheibenblockierung, Kettenblattblockierung, usw.) ist sehr gefährlich und kann die Funktionstüchtigkeit des Motorrads und die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer negativ beeinflussen.*

***Tanken***

*Den Tank nicht übermäßig füllen.*
*Der Kraftstoffpegel muss unterhalb der Einfüllöffnung der Aufnahme des Tankverschlussschachts (Abb. 32) bleiben.*

***Achtung***

*Kraftstoff mit einem geringen Bleigehalt und einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95 verwenden. Im Tankverschlussschacht darf kein Kraftstoff vorhanden sein.*

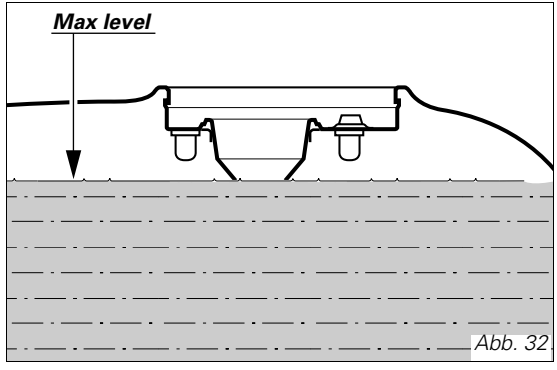


*Abb. 32*

***Mitgeliefertes Zubehör*** *(Abb. 33)*
*Im Stauraum unter der Sitzbank befindet sich eine Tasche (1) mit folgendem Material:*
*das Anleitungs- und Instandhaltungsheft;*
*der Helmbefestigungsgurt;*
*Werkzeugtasche für die normalen Instandhaltungs- und Kontrollarbeiten.*

*Um an dieses Fach gelangen zu können, muss man die Sitzbank, nach dem Öffnen des Sitzbankschlosses entfernen (Seite 29).*

***Werkzeugtasche*** *(Abb. 34)*
*Sie enthält:*
*Zündkerzen-Sechskantschlüssel (2);*
*Stift für Zündkerzenschlüssel (3);*
*Doppel-Schraubendreher (4);*
*Helmbefestigungsgurt (5).*

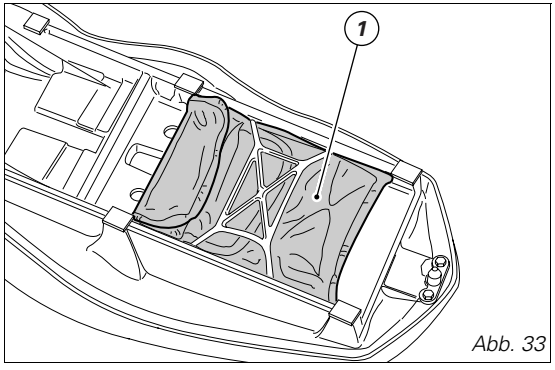


Abb. 33

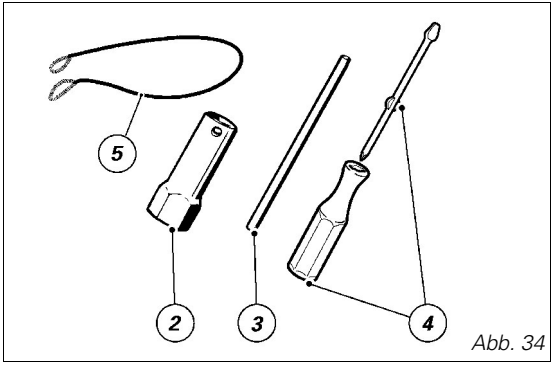


Abb. 34

### *Abnahme der Verkleidung*

*Um bestimmte Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist zuvor die Abnahme einiger Verkleidungsteile des Motorrads erforderlich.*

**⚠ *Achtung***

*Eine mangelnde oder nicht korrekt erfolgte Befestigung einer der entfernten Teile, kann während der Fahrt zu deren plötzlichen Lösen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.*

**● *Wichtig***

*Um eine Beschädigung an den lackierten Verkleidungsteilen und am Plexiglas der Cockpitverkleidung, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, sind bei jeder erneuten Montage die Unterlegscheiben aus Nylon zu verwenden. Einige der Befestigungsschrauben haben ein selbstschneidendes Gewinde. Diese Schrauben nie zu fest anziehen, da dadurch das Gewinde beschädigt werden würden, was an einer späteren Befestigung hindern könnte.*

### *Seitenverkleidungen*

*Die drei Schrauben (1), die die jeweilige Verkleidungshälfte an der Cockpitverkleidung befestigen, lösen.*
*Die Schraube (2), die die Verkleidungshälften am Rahmenhalter befestigt, lösen.*

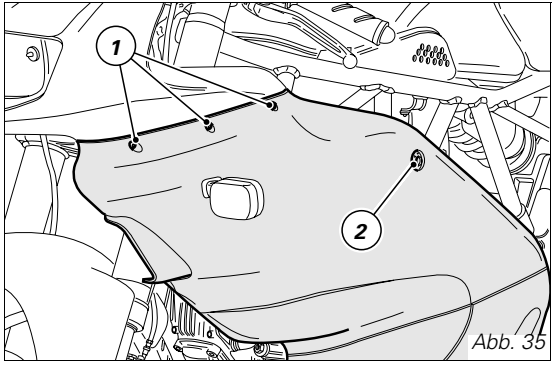


*Abb. 35*

*Die Schraube (3) für die Befestigung der linken Verkleidungshälfte an der Halteplatte des Seitenständers lösen. Die Schraube (4) für die Befestigung der rechten Verkleidungshälfte am Stift des Hinterradbremspedals lösen.*
*Die Anschlüsse der Blinker lösen.*
*Die vier Schrauben (5), die die Verkleidungshälften untereinander am unteren Teil befestigen, lösen, dann die Verkleidungen abnehmen.*
*Dies ist nicht erforderlich, wenn man beide Verkleidungshälften gleichzeitig abnehmen möchte. In diesem Fall sind diese von unten vom Motorrad abzuziehen. Dabei, um ihren Bruch zu vermeiden, darauf achten, dass sie nicht zu stark auseinandergedrückt werden.*

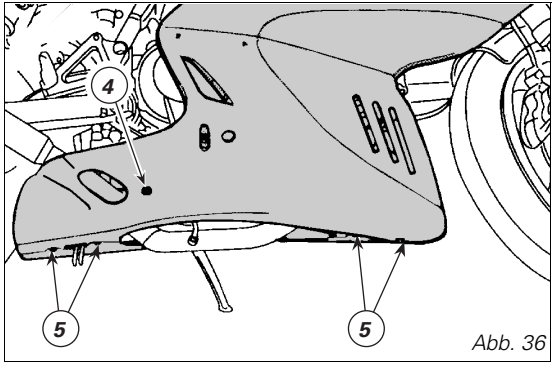


*Abb. 36*

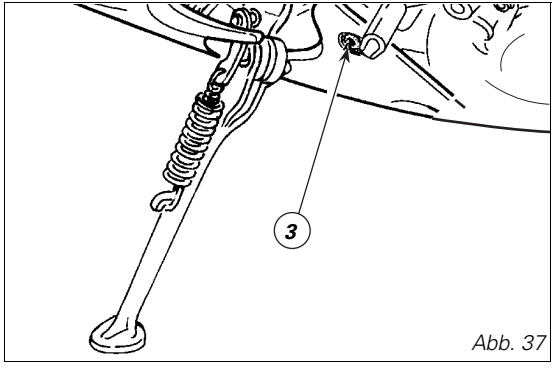


*Abb. 37*

***Cockpitverkleidung***

*Die zwei Muttern (1, Abb. 38), die für die Befestigung der Rückspiegel zuständig sind, lösen, dann die Rückspiegel von der Cockpitverkleidung abnehmen.*
*Die drei Schrauben (2, Abb. 39), die die jeweilige Verkleidungshälfte an der Cockpitverkleidung befestigen, lösen. Die Verkleidungshälften leicht abziehen und die vier Schrauben (3, Abb. 40), die für die Befestigung der Cockpitseiten am Scheinwerferstützrahmen zuständig sind, lösen.*
*Die Cockpitverkleidung über den Scheinwerfer vom vorderen Befestigungsstift (4, Abb. 39) abziehen.*

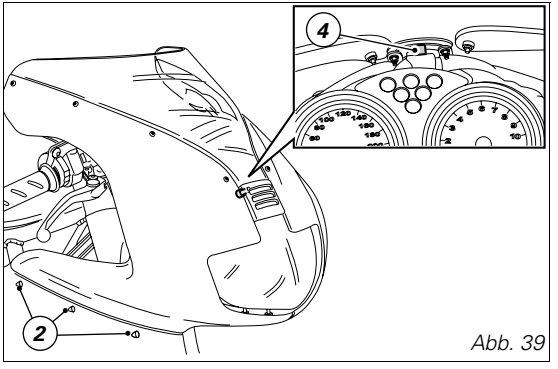


Abb. 39

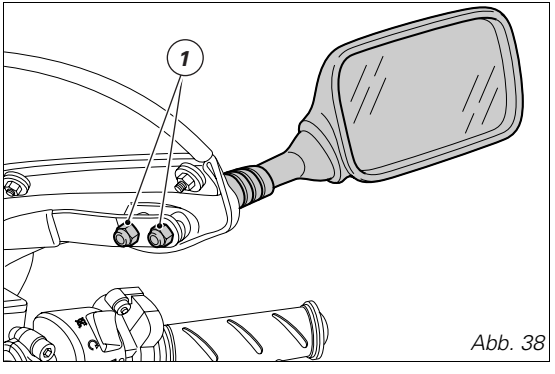


Abb. 38

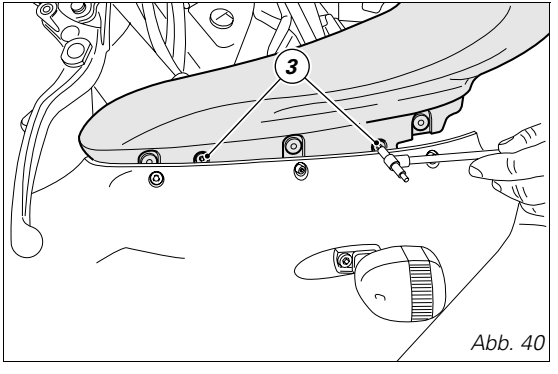


Abb. 40

D

***Anheben des Kraftstofftanks*** *(Abb. 41 und Abb. 42)*
*Die Sitzbank abnehmen (siehe Seite 29).*
*Den vorderen elastischen Haken (1, Abb. 41) am Tankhalter durch sein Ziehen nach hinten aushaken.*
*Den Tank anheben, dann den Stützstab (2, Abb. 42) aus seinem Halter (3) haken.*
*Nun den Tank auf dem Stützstab (2) auflegen, dabei dessen Ende in die Bohrung der Querstrebe am Rahmen einfügen.*

*Nach dem Eingriff, die abgenommen Bestandteile erneut in der den zuvor beschriebenen Arbeiten umgekehrten Reihenfolge montieren.*

***Achtung***
*Um zu verhindern, dass Kraftstoff aus der Entlüftung des Tankverschlusses ausfließen kann, muss man sich davon überzeugen, dass weniger als 4 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind (Reservekontrollleuchte am Cockpit leuchtet auf).*
*Den Tank nur so weit wie für das Abnehmen des Stützstabs erforderlich anheben. Eine übermäßige Drehung kann zu Schäden an den Kabeln der Kraftstoffsonde und/oder an den Kraftstoffleitungen führen.*
*Beim Absenken des Tanks kontrollieren, dass die Kraftstoffleitungen nicht eingequetscht werden und dass das Kabel der Kraftstoffsonde nicht in nächster Nähe zum senkrechten Zylinderkopf ausgerichtet ist.*

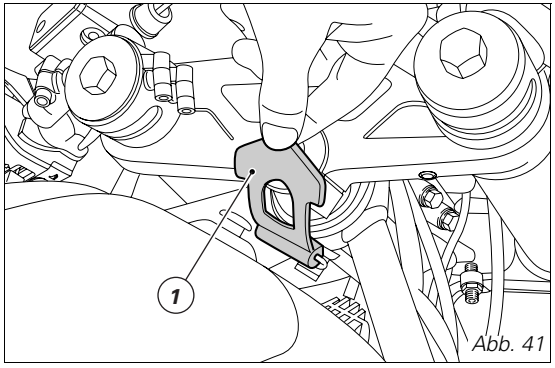


Abb. 41

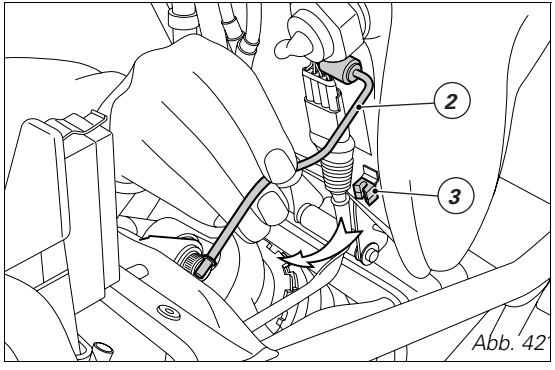


Abb. 42

D

***Luftfilterwechsel*** *(Abb. 43 und Abb. 44)*
*Der Luftfilter muss den im Instandhaltungsplan vorgeschriebenen Zeiten gemäß (siehe Garantieheft) ersetzt werden. Um an den Filterkasten gelangen zu können, muss der Kraftstofftank angehoben werden. Für die Abnahme des Filters zuerst die Befestigungsklammern (1) des Deckels an beiden Seiten des Filterkastens aushaken, dann den Deckel (2) abnehmen.*
*Den Filtereinsatz (3, Abb. 44) entfernen und austauschen.*

***Wichtig***
*Ein verschmutzter Filter reduziert den Lufteinlass, was einen erhöhten Kraftstoffverbrauch mit sich bringt, wodurch die Motorleistung gemindert und Verkrustungen an den Zündkerzen verursacht werden.*
*Das Motorrad nie ohne Filter fahren. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten in den Motor gelangen und diesen beschädigen.*

*Den Filter korrekt, gemäß Abbildung 44, in seinem Sitz im Filterkasten installieren, dann alle entfernten Elemente montieren.*

***Wichtig***
*Falls das Motorrad auf staubigen oder feuchten Straßen gefahren wird, muss der Austausch häufiger als in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschrieben erfolgen.*

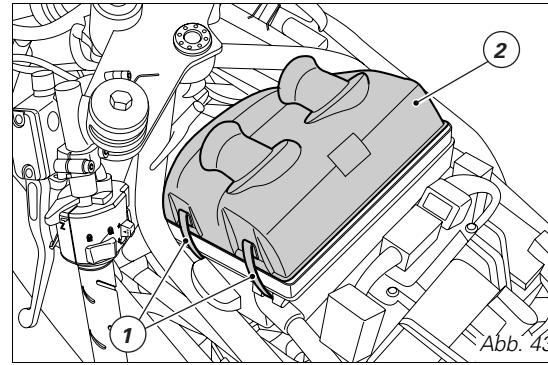


*Abb. 43*

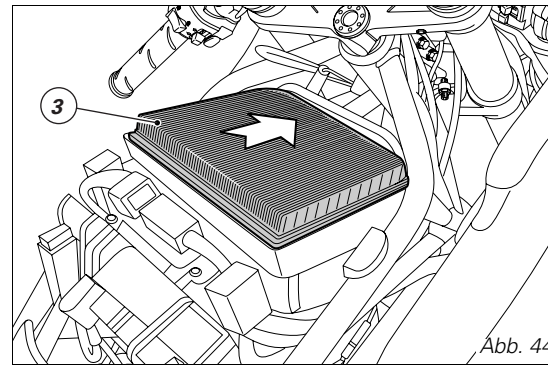


*Abb. 44*

### *Pegelkontrolle der Brems- und Kupplungsflüssigkeit*

*Der Pegel darf nicht unter die MIN-Markierung an den entsprechenden Behältern (Abb. 45.1 bis 47) sinken.*
*Ein unzureichender Pegel erleichtert den Einlass von Luft in das System, wodurch das System seine Wirkung verliert.*
*Zum Nachfüllen oder Wechsel der Flüssigkeiten zu den in den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) angegebenen Zeiten muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

### *Wichtig*

*Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch alle Leitungen der Anlagen auszutauschen.*

### *Bremsanlage*

*Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder des Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, um dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen zu lassen.*

### *Achtung*

*Die Kupplungs- und Bremsflüssigkeit kann Schäden an lackierten und Teilen aus Kunststoff verursachen, daher sollte ein Kontakt mit diesen Teilen vermieden werden.*
*Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.*
*Nie Ölsorten unterschiedlicher Qualität vermischen.*
*Die perfekte Abdichtung der Dichtungen kontrollieren.*

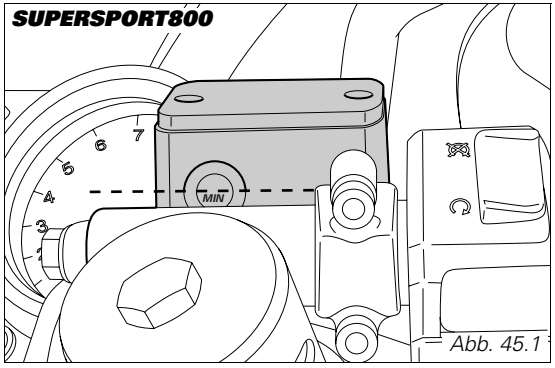


Abb. 45.1

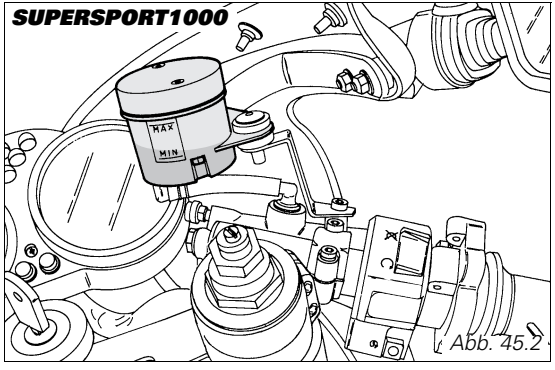


Abb. 45.2

D

***Kupplungsanlage***

*Erweist sich das Spiel des Steuerhebels als übermäßig und ruckt das Motorrad oder bleibt beim Einlegen eines Gangs stehen, sind dies Anzeichen dafür, dass Luft in der Anlage vorhanden ist. In diesen Fällen muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.*

***Achtung***

*Die Kupplungsflüssigkeit im Behälter neigt mit zunehmendem Verschleiß des Kupplungsscheibenbelags zum Anstieg: Der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindestpegel) darf daher nicht überschritten werden.*

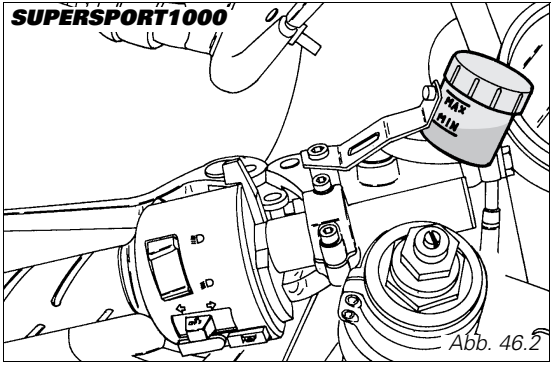


*Abb. 46.2*

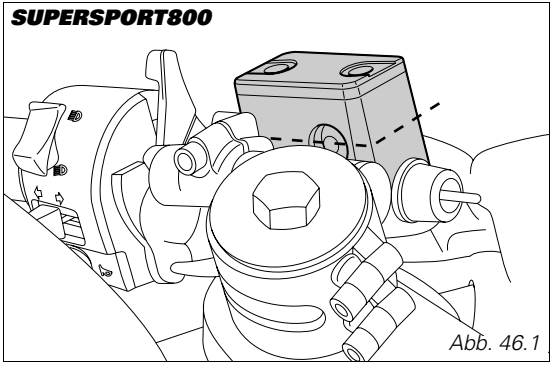


*Abb. 46.1*

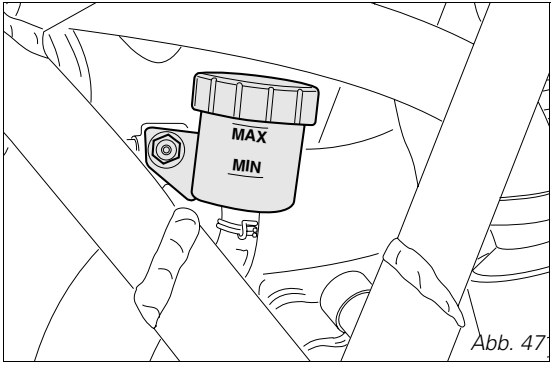


*Abb. 47*

D

***Kontrolle des Bremsbelagverschleißes*** *(Abb. 48)*

***Vorderradbremse***

*Für eine einfachere Bremsbelagkontrolle, ohne die Beläge erst vom Bremssattel abnehmen zu müssen, wurden Verbrauchsanzeigen daran vorgesehen. Auf einem Bremsbelag in gutem Zustand müssen die am Reibungsmaterial angebrachten Kerben noch gut erkennbar sein.*

***Hinterradbremse***

*Der Belag des Reibungsmaterials muss auf jedem Bremsbelag mindestens noch 1 mm betragen.*

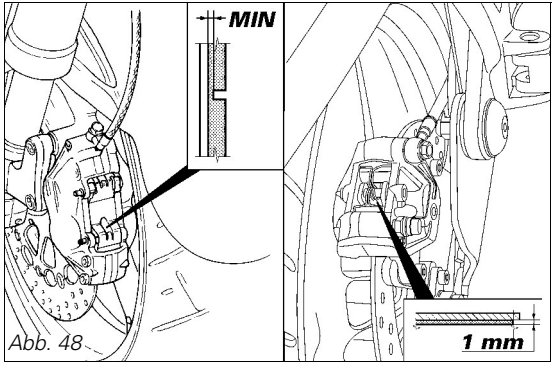


*Abb. 48*

***Wichtig***

*Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.*

### *Schmieren der Gelenke*

*In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelung der Gas- und des Starterzugs durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Zugs prüfen. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, muss man den Austausch von einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt vornehmen lassen.*
*Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir, die Enden aller flexiblen Steuerzüge regelmäßig mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 einzufetten.*

*Beim Gaszug ist es empfehlenswert, erst den Deckel (1, Abb. 49) der Steuerung, durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (2), abzunehmen und das Zugende und die Zugrolle einzufetten.*

### *Achtung*

*Die Steuerung vorsichtig schliessen, das Kabel in die Zugrolle einführen und dabei durch den Deckelschlitten (3, Abb. 50) führen.*

*Den Deckel montieren und die Schrauben (2) feststellen.*

*Um eine optimale Funktionsweise der Gelenke des Seitenständers garantieren zu können, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, alle einer Reibung unterliegenden Punkte mit SHELL Alvania R3 einfetten.*

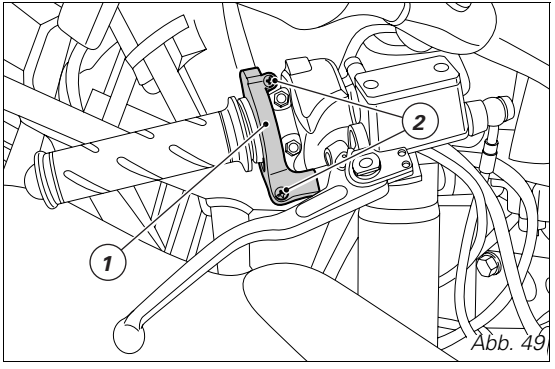


*Abb. 49*

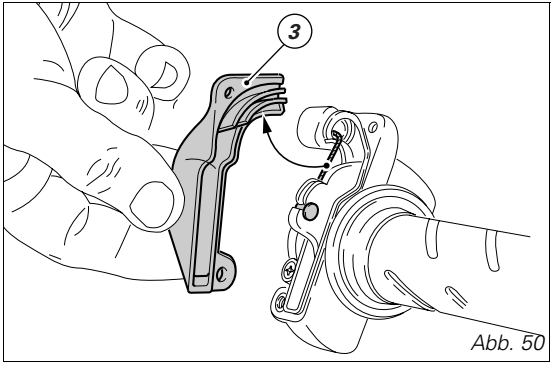


*Abb. 50*

***Regulierungen des Gaszugs***

*Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von* ***1,5÷2 mm*** *aufweisen. Falls erforderlich, durch Einwirken auf das entsprechende Einstellelement (1, Abb. 50.1 und Abb. 50.2), das an der Steuerung angeordnet ist, eine entsprechende Einstellung vornehmen.*

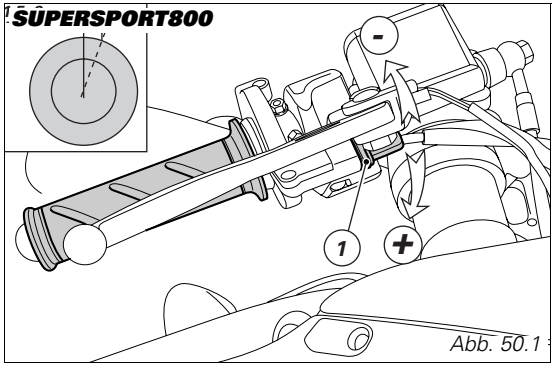


Abb. 50.1

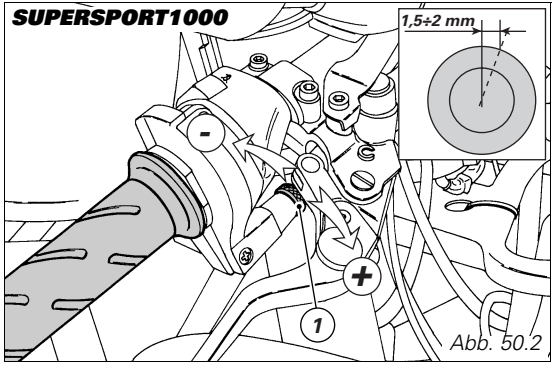


Abb. 50.2

***Laden der Batterie*** *(Abb. 51)*
*Für das Aufladen der Batterie wird empfohlen, diese vom Motorrad zu nehmen.*
*Zuerst den negativen, schwarzen Anschlusskontakt (**-**), dann den roten, positiven (**+**) abnehmen.*
*Die Haltegummis (1) aushaken und die Batterie entfernen.*

***Achtung***
*Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen entfernt gehalten werden.*

*Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die entsprechenden Anschlüsse (rot an den Positivpol (**+**), schwarz an den Negativpol (-)) schließen.*

***Wichtig***
*Die Batterie an das Batterieladegerät schließen noch bevor letzteres eingeschaltet wird. Diese Maßnahme verhindert das Funken an den Batterieanschlüssen durch die sich das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnte.*
***Immer erst das positive Kabelende (rot) anschließen.***

***Achtung***
*Die Batterie aus der Reichweite von Kindern halten.*

*Die Batterie 5÷10 Stunden mit 1 A aufladen.*

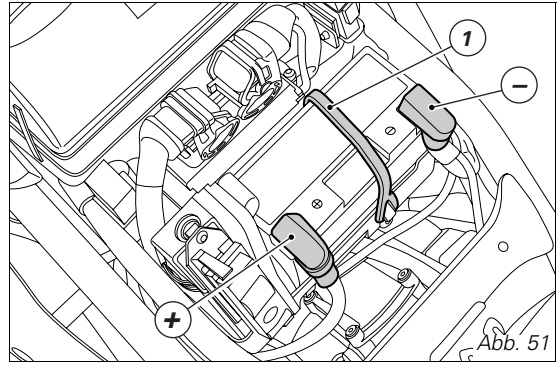


*Abb. 51*

### *Spannen der Antriebskette*

*Das hintere Rad langsam drehen, bis die Position gefunden wurde, in der die Kette am stärksten gespannt ist.*

*Bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad, die Kette an der Mitte der Schwinge mit einem Finger nach oben drücken. Der untere Kettenzweig muss folgenden Ausschlag aufweisen:*

***25÷30 mm.***

*Zum Einstellen der Spannung (SUPERSPORT800) die Mutter (1, Abb. 53.1) der Radachse lockern, die Schraube (2) im Uhrzeigersinn drehend und im gleichen Ausmaß, an beiden Seiten der Schwinge anschrauben und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, lösen. In diesem Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.*

*Zum Einstellen der Spannung (SUPERSPORT1000) die Muttern (1, Abb. 53.2) auf beiden Seiten der Radachse lockern.*

*Die Kontermutter (2) lockern, dann die Schraube (3) im gleichen Ausmaß und gegen den Uhrzeigersinn drehend an beiden Seiten der Schwinge lockern und so die Spannung erhöhen oder, für deren Minderung, anziehen. In diesem Fall muss das Rad nach vorne geschoben werden.*

***Wichtig***

*Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.*

*Auf beiden Seiten der Schwinge die Übereinstimmung der Bezugskerben unter Bezugnahme auf die Anzeige (4, Abb. 53.1 und Abb. 53.2) des Läufers kontrollieren, so kann garantiert werden, dass das Rad perfekt auf Flucht liegt.*

*Das Gewinde der Mutter (1) der Radachse mit SHELL Retinax HDX2 fetten und auf 72 Nm anziehen.*

*Das Gewinde der Einstellschrauben (3) mit SHELL Alvania R3 fetten, dann die Kontermuttern (2) auf 8 Nm anziehen.*

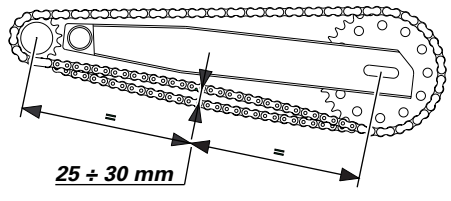



*Abb. 52*

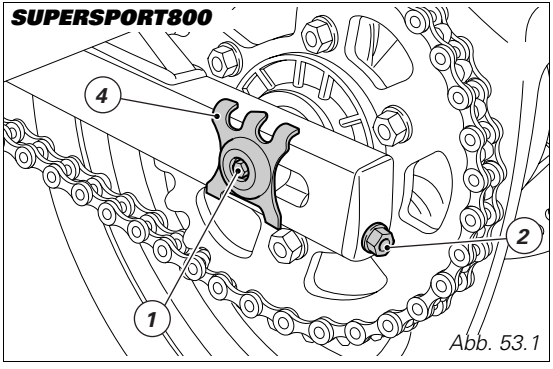


Abb. 53.1

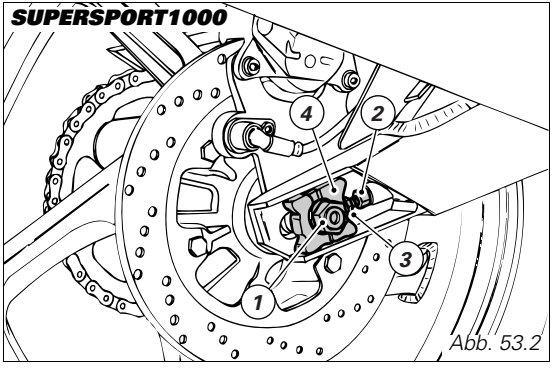


Abb. 53.2

### *Schmieren der Antriebskette*

*Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, wodurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen geschützt werden und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten werden kann.*
*Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen dabei nur spezifische Lösungsmittel verwendet und eine zu stark einwirkende Reinigung mit Dampfstrahlreinigern muss vermieden werden. Die Kette dann mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und, in allen ihren Teilen, mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.*

### *Wichtig*

*Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.*

### *Austausch der Glühbirnen*

*Bevor man den Austausch einer durchgebrannten Glühbirne vornimmt, muss man sich davon überzeugen, dass die Ersatzbirne die Spannungswerte und Leistungen aufweist, die im Paragraph " Elektrische Anlage" auf Seite 73 spezifiziert werden. Vor einer erneuten Montage der abgenommenen Teile immer die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne kontrollieren.*

### *Scheinwerfer*

*Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, muss man im Innenbereich des Cockpits arbeiten.*
*Den Stecker (1, Abb. 54) von der Leuchte abziehen.*
*Die Schutzhaube durch Ziehen an der Lasche (A) abziehen.*
*Die Halteklammer (2, Abb. 55) der Leuchte aushaken, dann aus ihrer Fassung nehmen. Die Glühbirne austauschen.*

### *Hinweis*

*Das Glas der neuen Glühbirne darf nicht mit den Händen berührt werden, da dies zu Schwärzungen führen würde, die die Leuchtfähigkeit einschränken.*

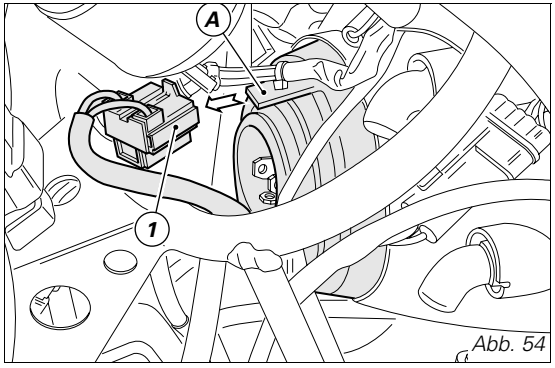


*Abb. 54*

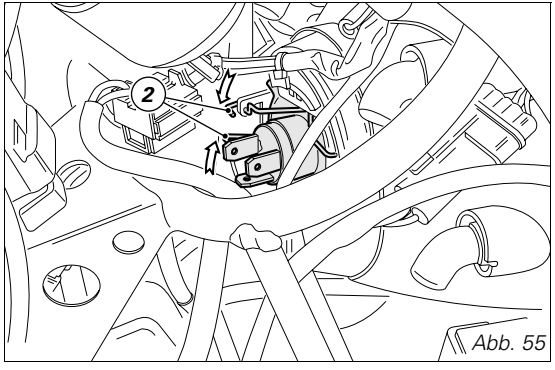


*Abb. 55*

***Montage der Glühbirnen:***
*Die Führungslaschen der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze einführen, dadurch kommt es zur exakten Ausrichtung.*
*Die Enden der Klammer (2) in die Halter des Scheinwerferkörpers einhaken. Den zuvor abgeschlossenen Stecker (1) wieder anschliessen, dann die Gummihaube erneut montieren.*

*Die Glühbirne des Standlichts ist im oberen Teil des Scheinwerferkörpers montiert. Für ihren Austausch, die Fassung (3, Abb. 56) aus dem Scheinwerferkörper herauszuziehen.*
*Die Glühbirne herausziehen und austauschen.*

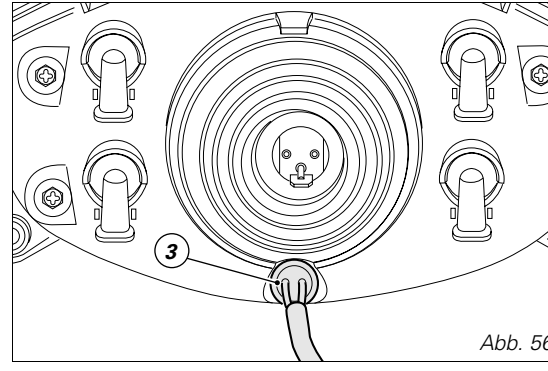


*Abb. 56*

***Blinker*** *(Abb. 57)*
*Durch Lösen der Schraube (1), den Napf (2) vom Blinkerhalter trennen.*
*Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne ersetzen und die neue dann bis zum Einrasten in ihrem Sitz im Uhrzeigersinn eindrehen. Den Blinkernapf wieder durch Einführen des Zahns (A) in den dafür vorgesehenen Schlitz am Halter montieren.*
*Die Schraube (1) erneut feststellen.*

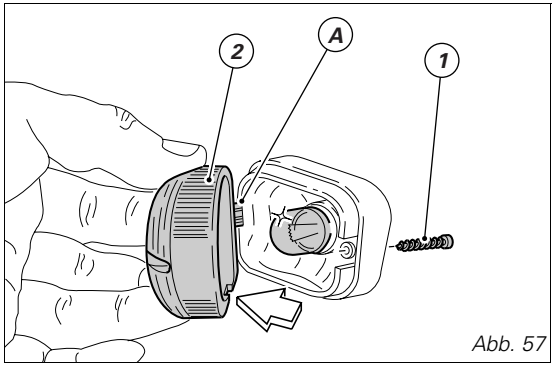


*Abb. 57*

***Kennzeichenbeleuchtung*** *(Abb. 58)*
*Um an die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muss die Glühbirnenfassung von innen aus dem Kennzeichenhalter herausgenommen werden.*
*Die Glühbirne herausziehen und austauschen.*

***Hinweis***
*Die Fassungen der Instrumentenglühbirnen sind mit einem Endstück (A, Abb. 58) ausgestattet, welches deren Herausziehen ohne Gefahr, dass die Kabel dabei abreissen, ermöglicht.*

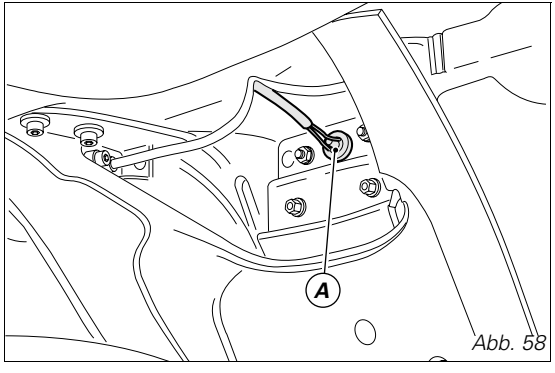


*Abb. 58*

***Bremslicht***

*Für den Austausch der Brems- und Standlichtglühbirne müssen die beiden Schrauben (1, Abb. 59), die das Rücklichtglas feststellen, gelöst werden. Die Glühbirne verfügt über einen Bajonettenanschluss und muss daher zum Entfernen eingedrückt und dabei gegen den Uhrzeigersinn herausgedreht werden. Die Glühbirne austauschen und im Uhrzeigersinn bis zum Einrasten in ihren Sitz (Abb. 60) eindrehen. Das Rücklichtglas montieren, dann die Schrauben (1) erneut anziehen.*

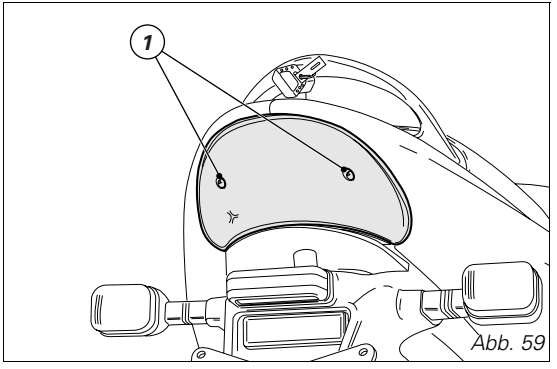


*Abb. 59*

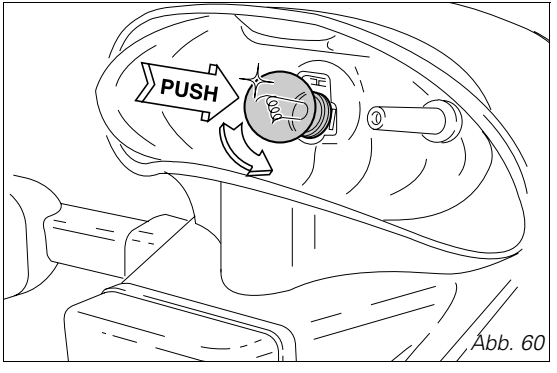


*Abb. 60*

***Scheinwerfereinstellung*** *(Abb. 61)*
*Kontrollieren, ob der Scheinwerfer korrekt ausgerichtet ist. Dazu das Motorrad, mit auf den korrekten Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm gänzlich auf seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Eine waagrechte Linie ziehen, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse des Motorrads auf Flucht liegt.*
*Diese Kontrolle möglichst im Halbschatten ausführen.*
*Das Abblendlicht einschalten:*
*Dabei muss sich die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.*

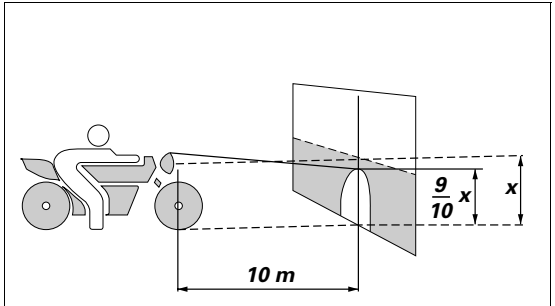


*Abb. 61*

***Hinweis***
*Die beschriebene Vorgangsweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien festgelegt wurde.*
*Dieses Verfahren den im jeweiligen Anwenderland gültigen Vorschriften anpassen.*

***Die Korrektur der senkrechten Ausrichtung*** *des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (1, Abb. 62), auf der linken Seite des Scheinwerfers möglich. Dreht man die Schraube im Uhrzeigersinn, senkt sich das Lichtbündel, dreht man sie in die andere Richtung, wird es angehoben.*

***Die Korrektur der waagrechten Ausrichtung*** *des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (2, Abb. 62), auf der rechten Seite des Scheinwerfers möglich. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn verschiebt sich das Lichtbündel nach rechts, entgegengesetzt nach links.*

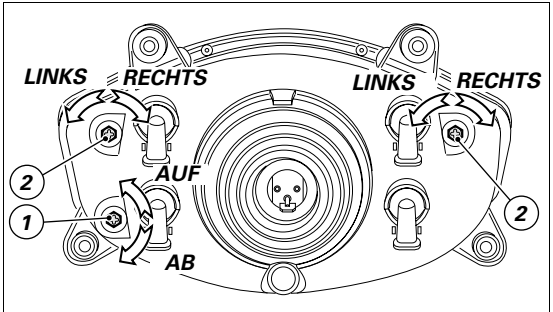


*Abb. 62*

***Reifen***
*Reifendruck vorne:*
*2,1÷2,2 bar*
*Reifendruck hinten:*
*2,1÷2,3 bar*

*Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck entsprechend kontrolliert und angepasst werden.*

***Wichtig***
*Den Reifendruck immer "am kalten Reifen" messen und anpassen.*

*Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen gewährleisten zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.*

***Reparatur oder Austausch der Reifen***

*Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, muss man genau kontrollieren, ob Luftverluste vorhanden sind.*

***Achtung***

*Falls der Reifen Löcher aufweist, muss er ausgewechselt werden.*
*Beim Austausch der Reifen den Reifentyp und die Marke der Erstausstattung verwenden.*
*Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, muss man sich davon überzeugen, dass die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Niemals Reifen mit Luftkammern verwenden. Eine Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.*

*Nach einem Reifenwechsel ist ein Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.*

***Wichtig***

*Nie die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte abnehmen und diese nicht verschieben.*

***Hinweis***

*Für einen Reifenwechsel muss man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden, so dass gewährleistet werden kann, dass die Abnahme und die Montage der Reifen in korrekter Weise erfolgen.*

***Mindestprofiltiefe der Radlauffläche***

*Die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 63) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen. Die abgemessene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. nie unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen örtlichen Gesetzen bestimmten Werten.*

***Wichtig***

*Die Reifen regelmäßig auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin kontrollieren, besonders an deren Seitenwänden. Ausblähungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Ein Reifen mit schweren Schäden muss ausgewechselt werden.*
*Aus Lauffläche eventuell in deren Gummiprofil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.*

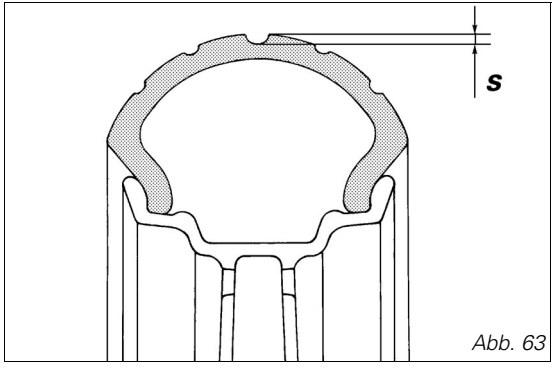


*Abb. 63*

***Kontrolle des Motorölpegels*** *(Abb. 64)*
*Der Motorölpegel ist über das im Kupplungsdeckel angebrachte Schauglas (1) ersichtlich.*
*Einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors abwarten, bis sich der Pegel stabilisiert hat. Der Pegel muss innerhalb der Markierungen liegen, die am Schauglas angebracht wurden.*

*Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, muss Motoröl SHELL Advance Ultra 4 nachgefüllt werden.*
*Dazu die Einfüllschraube (2) abnehmen und das Öl so lange nachfüllen, bis der festgelegte Ölpegel erreicht wurde. Die Einfüllschraube wieder ansetzen.*

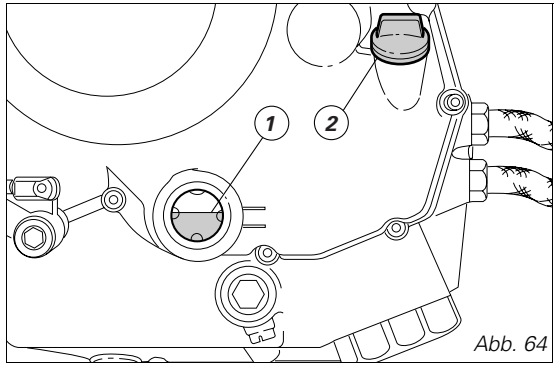
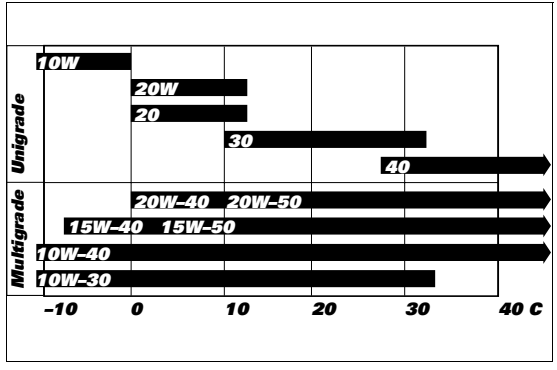


Abb. 64

***Wichtig***
*Für den Wechsel des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten (siehe Garantieheft) vorgeschriebenen Zeiten muss man sich an einen Vertragshändler oder eine -werkstatt wenden.*

***Viskosität***
*SAE 10W-40*
*Die anderen, in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur in der Einsatzumgebung in den angegebenen Bereich fällt.*



***Reinigung und Wechsel der Zündkerzen*** *(Abb. 65)*
*Die Zündkerzen stellen ein wichtiges Element des Motors dar und müssen regelmäßig kontrolliert werden.*
*Dieser Arbeitsvorgang ist relativ einfach und ermöglicht eine Überprüfung des Funktionszustands des Motors.*
*Die linke Verkleidungshälfte abnehmen, dann die Anschlusskontakte von den Zündkerzen abziehen. Die Zündkerzen unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.*
*Die Verfärbung der Keramikisolierung der mittleren Elektrode überprüfen: Eine gleichmäßig hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand.*

*Falls anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen festgestellt werden, ist die Zündkerze auszutauschen. Über diese Feststellungen den Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt informieren.*
*Dabei auch den Verschleiß der mittleren Elektrode kontrollieren. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, muss die Zündkerze ausgetauscht werden.*
*Den Abstand zwischen den Elektroden kontrollieren, er muss folgendes Maß aufweisen:* ***0,6÷0,7 mm****.*

***Wichtig***
*Bei einer Einstellung muss die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umgebogen werden. Ein größerer oder kleinerer Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Funktionsproblemen im Standgas führen.*
*Die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen säubern und den Zustand der Dichtung prüfen.*

*Den Sitz am Zylinderkopf sorgfältig reinigen und dabei darauf achten, dass keine Fremdkörper in den Brennraum fallen.*

*Die Zündkerze wieder auf den Zylinderkopf montieren, dabei bis auf Gewindeende in ihrem Sitz anziehen. mit einem Anzugsmoment von 20 Nm feststellen.*
*Falls kein Drehmomentenschlüssel verfügbar ist, kann man nach einem manuellen Anziehen, unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels eine weitere 1/2 Drehung ansetzen.*

***Wichtig***
*Keine Zündkerzen verwenden, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder eine andere Gewindelänge haben.*
*Die Zündkerze muss wieder korrekt angezogen werden.*

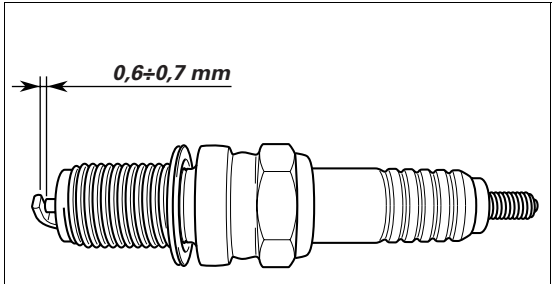


*Abb. 65*

D

***Allgemeine Reinigung***

*Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer aufrecht erhalten zu können, muss das Motorrad, je nach Einsatz und Straßenzustand, regelmäßig gereinigt werden. Dabei müssen spezifische, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Das Verwenden von stark aggressiv wirkenden Reinigungsmittel oder Lösungen ist zu vermeiden.*

***Wichtig***

*Das Motorrad nicht sofort nach dessen Einsatz waschen, da es in diesem Fall, durch das Verdampfen des Wassers auf den warmen Oberflächen, zu einer Bildung von Schlieren kommen könnte.*
*Keine Heißwasser- oder Hochdruckstrahler auf das Motorrad richten. Der Einsatz von Wasserstrahlreinigern könnte ein Einfressen oder starke Störungen an den Gabeln, Radnaben, an der elektrischen Anlage, den Dichtungen der Gabel, den Lufteinlassschlitzen oder den Schalldämpfern am Auspuff erzeugen, was den Verlust der Sicherheitsmerkmale zur Folge hat .*

*Sollten Motorteile besonders verschmutzt oder schmierig sein, kann man für deren Reinigung ein Fettlösemittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt.*
*Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und die Oberflächen mit einem Wildledertuch nachtrocknen.*

***Achtung***

*Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren.*

*Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen könnte.*
*Die Bremsscheiben mit fettfreiem Lösungsmittel reinigen.*

### *Längere Außerbetriebsetzung*

*Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen werden, folgende Arbeiten durchführen:*
*eine allgemeine Reinigung;*
*den Tank entleeren;*
*über die Sitze der Zündkerzen etwas Motoröl in die Zylinder geben und den Motor mit der Hand einige Umdrehungen weiter drehen und so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden verteilen;*
*das Motorrad auf einem Serviceständer abstellen;*
*die Batterie abstecken und abnehmen. Befand sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand, ist die Batterie immer zu kontrollieren und eventuell nachzuladen.*
*Das Motorrad mit einem Abdecktuch abdecken, die den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.*
*Ein entsprechendes Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.*

### *Wichtige Hinweise*

*In einigen Staaten (Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw.) fordert das jeweils gültige Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen bzw. Inspektionen.*
*Demzufolge wird dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der verschiedenen Länder entsprechen.*

***Maße*** *(mm) (Abb. 66)*

***Gewichte***
*Trockengewicht:*
*182,3 kg (SS800)*
*188,3 kg (SS1000)*
*Voll beladen:*
*385 kg*

***Achtung***
*Ein mangelndes Beachten der Belastungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung des Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.*

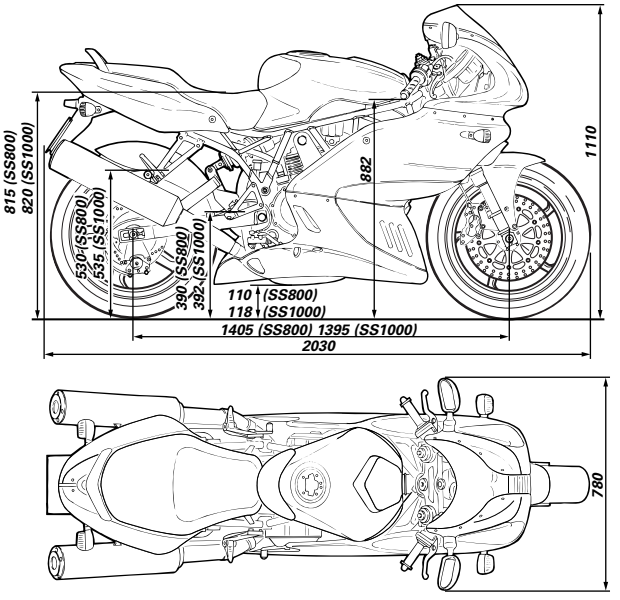



*Abb. 66*

| *Betriebsstoffe* | *Typ* | *$dm^3$ (Liter)* |
|---|---|---|
| *Kraftstofftank, einschließlich einer reserve von 4 $dm^3$ (Litern)* | *Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95* | *16* |
| *Motorölwanne und Filter* | *SHELL - Advance Ultra 4* | *3,3 (SS800)*<br>*3,9 (SS1000)* |
| *Vorderes/hintere Bremssystem und Kupplungssystem* | *Spezialflüssigkeit für Hydrauliksystem SHELL - Advance Brake DOT 4* | — |
| *Schutzmittel für elektrische Kontakte* | *Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner* | — |
| *Vorderradgabel* | *SHELL - Advance Fork 7.5 oder Donax TA* | *(pro Holm)*<br>*0,410 (SS800)*<br>*0,532 (SS1000)* |

***Wichtig***

*Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.*

***Motor***

*Zweizylinder 90°-V-Viertaktmotor in Längsanordnung.*
*Bohrung mm:*
*88 (SS800);*
*94 (SS1000).*
*Hub mm:*
*66 (SS800);*
*71,5 (SS1000).*
*Gesamthubraum $cm^3$:*
*803 (SS800);*
*992 (SS1000).*
*Verdichtungsverhältnis ±0,5:1:*
*10,5 (SS800);*
*10,0 (SS1000).*
*Höchstleistung an der Welle (95/1/EG):*
*54,8 kW - 74,5 PS bei 8.250 $min^{-1}$ (SS800);*
*63 kW - 85,5 PS bei 7.750 $min^{-1}$ (SS1000).*
*Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):*
*70 Nm - 7,1 kgm bei 6.250 $min^{-1}$ (SS800);*
*87,5 Nm - 9,0 kgm bei 5.750 $min^{-1}$ (SS1000).*

***Wichtig***

*Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.*

***Ventilsteuerung***

***Desmodromisch** mit zwei Ventilen pro Zylinder, über vier Kipphebel gesteuert (zwei für die Öffnung und zwei für die Schließung) und eine obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.*

***Schema - desmodromische Ventilsteuerung** (Abb. 67)*

1) *Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel);*
2) *Einstellhülse des oberen Kipphebels;*
3) *Halbringe;*
4) *Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);*
5) *Rückholfeder des unteren Kipphebels;*
6) *Einstellhülse des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel);*
7) *Nockenwelle;*
8) *Ventil.*

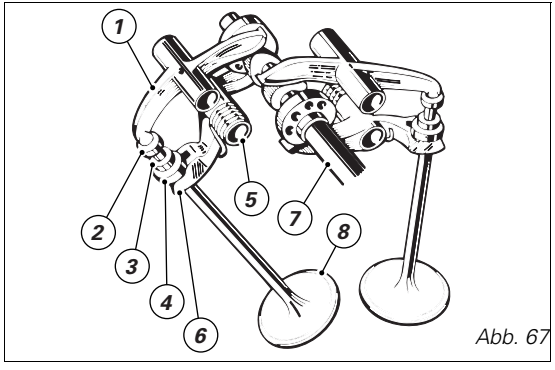



*Abb. 67*

D

### *Leistungen*

*Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt wurden.*

### *Bremsen*

#### *Vorne*

*Gelochte Doppelscheibe.*
*Material - Kupplungsglocke:*
*Stahl*
*Material - Bremsfläche:*
*Rostfreies Stahl.*
*Scheibendurchmesser:*
*320 mm.*
*Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Lenkerseite.*
*Bremsfläche:*
*88 $cm^2$*
*Bremssattel mit differenzierten Kolben*
*Fabrikat:*
*BREMBO*
*Typ:*
*30/34 - 4 Kolben*
*Bremsbeläge:*
*FERIT l/D 450 FF.*
*Bremszylindertyp:*
*PS 16 (SS800)*
*PSC 16 (SS1000).*

#### *Hinten*

*Festliegende Bremsscheibe, gelocht.*
*Material - Bremsfläche:*
*Rostfreies Stahl.*
*Scheibendurchmesser:*
*245 mm.*
*Hydraulische Steuerung über Pedal auf der rechten Seite.*
*Bremsfläche:*
*32 $cm^2$.*
*Fabrikat:*
*BREMBO*
*Typ:*
*P 34 C.*
*Bremsbeläge:*
*FERIT l/D 450 FF.*
*Bremszylindertyp:*
*PS 11.*

**⚠ *Achtung***

*Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist ätzend. Sollte es zu einem Haut- und Augenkontakt gekommen sein, muss der betroffene Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abgewaschen werden.*

## *Antrieb*

*Kupplung:*
*Mehrscheiben-Ölbadkupplung (SS800)*
*Mehrscheiben-Trockenkupplung (SS1000)*
*mit Steuerung über den Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.*
*Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.*
*Zähnezahl:*
*33/61 (SS800);*
*32/59 (SS1000).*
*Getriebe:*
*6-Gänge*
*mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.*
*Zähnezahl Ritzel/Zahnkranz:*
*15/39 (SS800);*
*15/38 (SS1000).*

*Gesamte Übersetzungsverhältnisse*
*1. 13/32 (SS800) - 15/37 (SS1000)*
*2. 18/30 (SS800) - 17/30 (SS1000)*
*3. 21/28 (SS800) - 20/27 (SS1000)*
*4. 23/26 (SS800) - 22/24 (SS1000)*
*5. 22/22 (SS800) - 24/23 (SS1000)*
*6. 26/24 (SS800) - 28/24 (SS1000)*

*Übertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:*
*Fabrikat:*
*RK*

*Typ:*
*520 GXW (SS800);*
*525 GXW (SS1000).*
*Abmessungen:*
*5/8"x1/4" (SS800);*
*5/8"x5/16" (SS1000).*
*Glieder:*
*98 (SS800);*
*96 (SS1000).*

### *Wichtig*

*Die angegebenen Übersetzungsverhältnisse entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.*

*Möchte man das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten, steht Ducati Motor Holding S.p.A. gerne zur Verfügung, um die von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich sollte man sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.*

### *Achtung*

*Für den Austausch des hinteren Kettenblatts, sollte man sich immer an einen Vertragshändler oder an eine Vertragswerkstätte wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf die Sicherheit des Fahrers und des Beifahrers sehr gefährlich auswirken und irreparable Schäden am Motorrad zur Folge haben.*

***Rahmen***
*Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.*
*Einschlagwinkel (je Seite):*
*28°.*
*Lenkkopfneigung:*
*24°.*
*Nachlauf:*
*96 mm (SS800);*
*100 mm (SS1000).*

***Räder***
*Leichtmetallfelgen mit drei Speichen (SS800); mit fünf Speichen (SS1000).*

***Vorne***
*Fabrikat:*
*BREMBO*
*Abmessungen:*
*MT 3.50x17"*

***Hinten***
*Fabrikat:*
*BREMBO*
*Abmessungen:*
*MT 5,50x17"*
*Das Vorderrad verfügt über eine Radsteckachse.*

***Reifen***

***Vorne***
*Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).*
*Abmessungen:*
*120/70-ZR17.*

***Hinten***
*Radial, Typ "tubeless" (schlauchlos).*
*Abmessungen:*
*170/60-ZR17 (SS800);*
*180/55-ZR17 (SS1000).*

*Als Alternative:*
*180/55-ZR17 (SS800);*
*170/60-ZR17 (SS1000).*

***Zündkerzen***
*Fabrikat:*
*CHAMPION*
*Typ:*
*RA 4 HC (SS800);*
*RA 6 HC (SS1000).*

*Als Alternative:*
*Fabrikat:*
*NGK*
*Typ:*
*DCPR8E*

## *Radaufhängungen*

### *Vorne*

*Ölpneumatische Upside-Down-Gabel (SS800).*
*Ölpneumatische Upside-Down-Gabel, leichtere Version (SS1000).*
*Die Vorderradgabel des Modells SS800 ist nicht regulierbar, während die des Modells SS1000 mit einem außenliegenden Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Zug- und Druckstufe und in der Vorspannung der innen in dem Holmen liegenden Federn ausgestattet ist.*
*Holmdurchmesser:*
*43 mm.*
*Hub auf Holmachse:*
*120 mm.*

### *Hinten*

*Das Federbein ist sowohl in der Druck- und Zugstufe als auch in der Federvorspannung regulierbar und ist an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Stahl (SS800) oder aus Aluminium (SS1000).*
*Die Schwinge ist an einer durch den Motor verlaufende Schwingenachse angelenkt. Dieses System verleiht dem Motorrad seine hervorragende Stabilität.*
*Das Federbein der SUPERSPORT1000 ist darüber hinaus mit einem Einstellsystem für die Regulierung der Gesamtlänge ausgestattet. Die Standardlänge beträgt 336 mm und kann um 4 mm gemindert und um 8 mm verlängert werden. Dadurch kommt es zu einer Höhenverstellung des hinteren Motorradteils, unabhängig davon, wie die Federvorspannung reguliert wurde.*

*Federbeinhub:*
*71 mm (SS800);*
*76 mm (SS1000).*
*Raddurchfederung:*
*136 mm (SS800);*
*145 mm (SS1000)*

## *Auspuffanlage*

*In Übereinstimmung mit den Umweltschutznormen EURO2 mit einem Katalysator ausgestattet.*
*Version USA: ohne Katalysator*

### *Verfügbare Modellfarben*

***SUPERSPORT800***

*Rot "Anniversary" Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG);*
*Gelb Ducati Art.-Nr. 473.201 (PPG);*
*Rahmen und Felgen in Metallfarbe, graue Sitzbank.*

***SUPERSPORT1000***

*Rot "Anniversary" Ducati Art.-Nr. 473.101 (PPG);*
*Gelb Ducati Art.-Nr. 473.201 (PPG);*
*Rahmen und Felgen in Metallfarbe.*

*Dunkelgrau Art.-Nr. *0017 (PPG).*
*Rahmen in Metallfarbe, Felgen in LEUCHTROT.*

### *Elektrische Anlage*

*Hauptbestandteile der elektrischen Anlage:*
***Scheinwerfer**:*
*Glühbirnentyp: **H4 (12V-55/60W)**.*
*Standlicht:*
*Glühbirnentyp: **W5W ( 12V-5W)**.*
***Elektrische Steuerungen an den Lenkerstummeln:***
***Blinker**:*
*Glühbirnentyp: **R10W (12V-10W)**.*
***Hupe***
***Bremslichtschalter***
***Batterie, 12V-10 Ah**.*
***Lichtmaschine, 12V-520W***
***Elektronischer Spannungsregler**, geschützt durch **40A**-Sicherung seitlich an der Batterie.*
***Anlassmotor, 12V-0,7 kW***
***Rück- und Bremslicht** :*
*Glühbirnentyp: **P21/5W (12V-5/21W)**.*
*Kennzeichenbeleuchtung:*
*Glühbirnentyp: **W5W (12-5W)**.*

***Hinweis***

*Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph "Austausch der Glühbirnen" auf Seite 55.*

***Sicherungen***

*Der Hauptsicherungskasten (Abb. 68) befindet sich auf der linken Seite der Batterie.*
*Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels (1), auf dem die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben sind, zugänglich.*
*Es sind insgesamt 8 Sicherungen an die Anlage geschlossen, sie befinden sich in einem Sicherungskasten auf der linken Seite der Batterie.*

*Die Sicherung mit 40A (2), die auf der rechten Seite der Batterie (Abb. 68) liegt, schützt den elektronischen Spannungsregler.*
*Um an die Sicherung zu gelangen, muss man die Schutzkappe (3) abnehmen.*

*Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (4, Abb. 69).*

***Wichtig***

*Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen bei einem auf* ***OFF*** *stehenden Zündschlüssel erfolgen.*

***Achtung***

*Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den festgelegten Werten abweichen. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.*

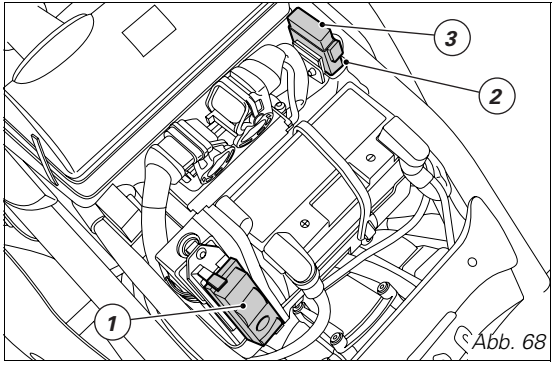


Abb. 68

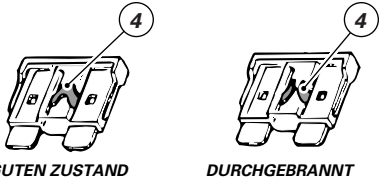


Abb. 69

***Verzeichnis - elektrische Anlage/Einspritzsystem***

*1) Rechter Umschalter*
*2) Transponder-Antenne*
*3) Zündschlüsselschalter*
*4) Hauptrelais*
*5) Sicherungskasten*
*6) Hupe*
*7) Anlassmotor*
*8) Fernanlassschalter*
*9) Batterie*
*10) Reglersicherung*
*11) Regler*
*12) Lichtmaschine*
*13) Hinterer Blinker, rechts*
*14) Rücklicht*
*15) Kennzeichenbeleuchtung*
*16) Hinterer Blinker, links*
*17) Tank*
*18) Eigendiagnoseanschluss*
*19) Tachometersensor*
*20) Eigendiagnoseversorgung*
*21) Seitenständerschalter*
*22) Hinterer Bremslichtschalter*
*23) Spule - waagrechter Zylinder*
*24) Spule - senkrechter Zylinder*
*25) Zündkerze 1 – waagrechter Zylinder*
*26) Zündkerze 2 - waagrechter Zylinder (nur für SS1000)*
*27) Zündkerze 1 – senkrechter Zylinder*
*28) Zündkerze 2 - senkrechter Zylinder (nur für SS1000)*
*29) Einspritzrelais*
*30) Einspritzdüse - waagrechter Zylinder*
*31) Einspritzdüse - senkrechter Zylinder*
*32) Drosselklappenpotentiometer*
*33) Drehzahl-/Steuerzeitensensor*
*34) Öltemperatursensor / Steuergerät*
*35) Steuergerät 5.9 M.*
*36) Leerlaufkontrollschalter*
*37) Öldruckschalter*
*38) Vorderer Bremslichtschalter*
*39) Kupplungsschalter*
*40) Öltemperatursensor / Instrument*
*41) Linker Umschalter*
*42) Lufttemperatur-/drucksensor*
*43) Instrumente (Cockpit)*
*44) Vorderer Blinker, links*
*45) Scheinwerfer*
*46) Vorderer Blinker, rechts*
*47) Auslöseanschluss mit 24 Polen*

***Farbverzeichnis***
***B*** *Blau*
***W*** *Weiß*
***V*** *Viola*
***Bk*** *Schwarz*
***Y*** *Gelb*
***R*** *Rot*
***Lb*** *Hellblau*
***Gr*** *Grau*
***G*** *Grün*
***Bn*** *Braun*
***O*** *Orange*
***P*** *Rosa*

***Legende - Sicherungskasten*** *(5)*

| *Pos.* | *Verbraucher* | *Wert* |
|---|---|---|
| *1-9* | *Allgemein* | *30 A* |
| *2-10* | *Stand-, Fern-/Abblendlicht und Fernanlassschalter* | *15 A* |
| *3-11* | *Motorsteuergerät* | *3 A* |
| *4-12* | *Bremslicht, Hupe, Blinklicht und key on* | *15 A* |
| *5-13* | *Cockpit* | *3 A* |
| *6-14* | *Einspritzung (Pumpe, Einspritzdüse, Spulen)* | *20 A* |
| *7-15* | *Seitenständer* | *3 A* |
| *8-16* | *Reservesicherung* | */* |

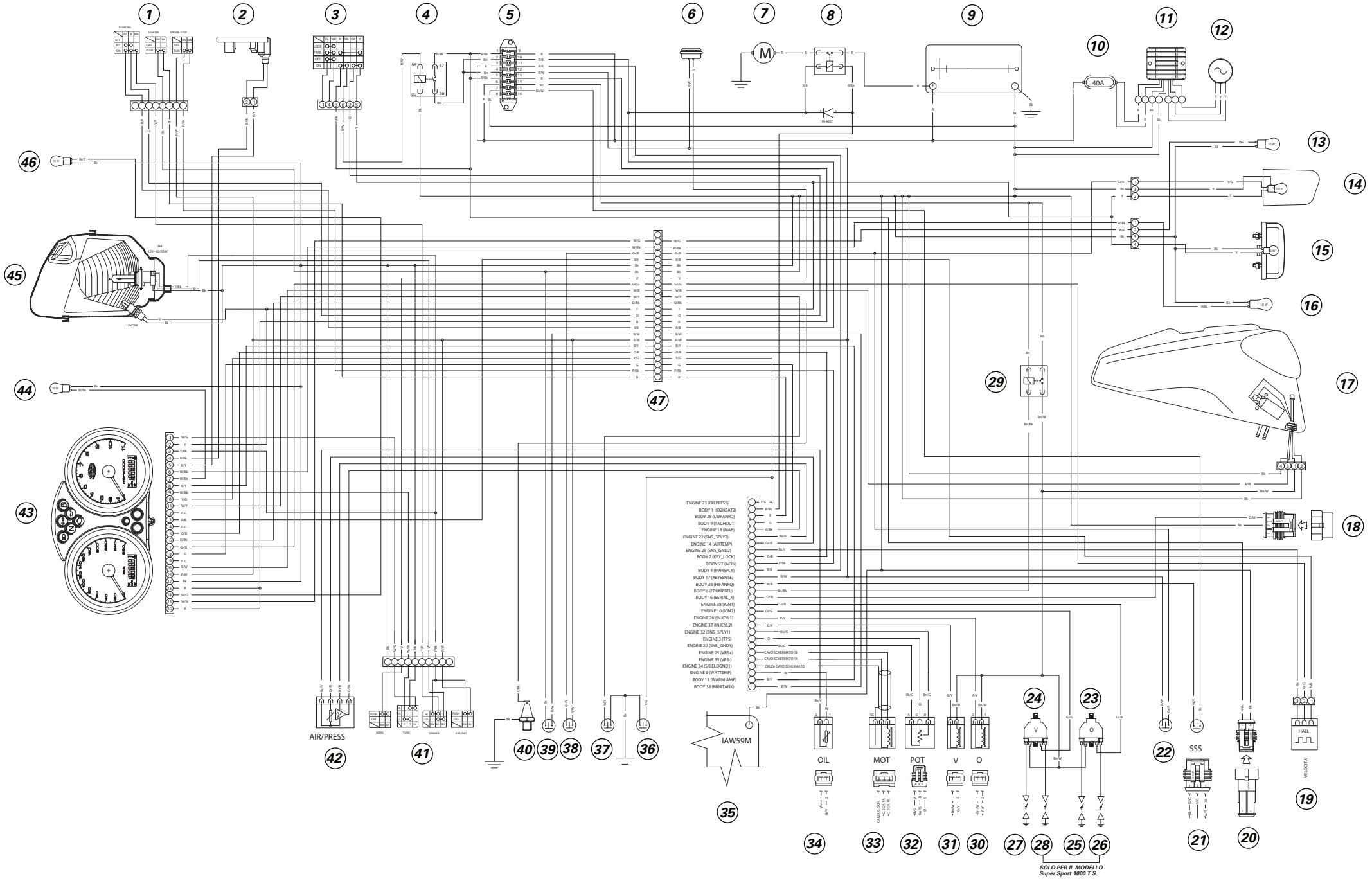
***Hinweis***
*Der Schaltplan ist am Ende der Betriebsanleitung zu finden.*

## MERKBLATT FÜR REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNGSARBEITEN

| km | Name des Ducati Service | Kilometerstand | Datum |
|---|---|---|---|
| 1000 | | | |
| 10000 | | | |
| 20000 | | | |
| 30000 | | | |
| 40000 | | | |
| 50000 | | | |

***DUCATI****MOTOR HOLDING S.p.A.*
*Via Cavalieri Ducati, 3*
*40132 Bologna, Italy*
*Tel 39.051.6413111*
*Fax 39.051.406580*
*www.ducati.com*

***913.7.088.1L***
*Stampato 03/2004*




**SUPERSPORT800**
**SUPERSPORT1000**

TUTTI I CONNETTORI SONO VISTI DA "C"
ALL CONNECTORS ARE VIEWED FROM "C"
TOUS LES CONNECTEURS SONT VUS DE "C"
ALLE STECKER IN SICHT AUS "C"

**DUCATI** *MOTOR HOLDING S.p.A.*
*Via Cavalieri Ducati, 3*
*40132 Bologna, Italia*
*Tel. 0039/0516413111*
*Fax 0039/051406580*
*www.ducati.com*